

Persiapan Pelindo III
Sambut Tol Laut Jokowi

Pelindo III Raup Global Bond
500 Juta Dollar AS

Sejenak Melirik
Banyuwangi Festival
2014

FREE MAGAZINE
Edisi 191 - Oktober 2014

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

**PELINDO III Mulai Operasikan
Terminal Penumpang Kapal Laut
Termewah di Indonesia**



9 772252 476698

ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III



www.majalahdermaga.co.id Leading in Port Information

DIRGAHAYU



**BERSAMA RAKYAT
'TNI KUAT'**

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pengarah

Sekretaris Perusahaan

Pemimpin Redaksi

Edi Priyanto

Redaktur Pelaksana

Camelia Ariestanti

Koordinator Liputan & Fotografi

R. Suryo Khasabu

Administrasi

Ardella Trastiana Dewi

Koordinator Distribusi

Hafidz Novalsyah

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165
Indonesia

Telp : +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax : +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Pebruari 1989

Wartawan Dermaga tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik

via e-mail : majalahdermaga@yahoo.com
humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Empat Sehati

Isi Diluar Tanggung Jawab Percetakan

■ *Apa kabar pembaca?*

Bertepatan dengan peringatan Hari Raya Idul Adha 1435 H, lapangan parkir Kantor Pelindo III Cabang Tanjung Perak, Surabaya didatangi para jamaah shalat Idul Adha. Para jamaah mengisi baris demi baris *shaf* dengan rapi dan saling merapatkan diri sembari diiringi gema takbir. Tidak hanya keluarga besar karyawan Pelindo III saja, namun juga warga sekitar kawasan Tanjung Perak serta para musafir yang singgah di Surabaya. Ustadz Ahmad Muzakky Al Hafidz bertindak sebagai imam dan penceramah. Hadir pula Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto bersama Direktur SDM dan Umum Toto Heli Yanto serta jajaran pejabat.

Kebersamaan dalam berkurban ini dapat dimaknai sebagai berkah dari hubungan baik atas kerja sama profesional dalam aktivitas kepelabuhanan. Selain nuansa kebersamaan, nuansa kepedulian juga kental terasa pada hari Idul Qurban. Hasil potongan daging kurban dan sebagian hewan kurban yang disalurkan dalam kondisi hidup ke masyarakat di sekitar lingkungan kerja Pelindo III, yayasan, dan panti asuhan.

Berkah September yang patut disyukuri yaitu bahwa Pelindo III berhasil meraup obligasi internasional senilai USD 500 juta. Pencapaian ini berarti Pelindo III telah resmi bergabung sebagai pebisnis global. Dengan menjadi perusahaan bertaraf internasional bukan berarti Pelindo III melupakan salah satu lini bisnis lokalnya, yaitu pelayanan penumpang kapal laut.

Hal ini dibuktikan dengan diresmikannya terminal penumpang kapal laut bergarbarata pertama di Indonesia yaitu Terminal Gapura Surya Nusantara, Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Menteri BUMN Dahlan Iskan dan Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono menghadiri peresmian sekaligus hari operasional pertama dimulainya aktivitas embarkasi penumpang kapal.

Pembaca, berbagai geliat kemajuan perusahaan tadi tidak lain merupakan bukti kerja keras kita bersama dalam koridor budaya perusahaan: *customer focus, care and integrity*. Ikuti cerita dunia kepelabuhanan selengkapnya dalam Majalah Dermaga edisi Bulan Oktober 2014 ini. Kami tunggu kiriman artikel, kritik, dan saran pembaca via email. Jangan lupa untuk memantau aneka informasi terbaru di website kami.

Terima kasih dan selamat membaca!

GATE IN

Pelabuhan Bitung Menjadi Gerbang Ekspor Impor



06

GATE IN

Idul Adha 1435 H Pelindo III Sebar Ratusan Hewan Kurban

18



STEVEDORING

Dahlan Iskan Resmikan Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Perak

26

DAFTAR ISI

**Oktober
2014**



CCTV

GATE IN

Tahun 2015 62 Kapal Pesiar
Akan Masuk ke Bali 08

18 Ribu Prajurit
Ikuti HUT Ke-69 TNI di Perak 10

Terminal LNG
di Pelabuhan Benoa
Siap Dibangun 12

Persiapan Pelindo III
Sambut Tol Laut Jokowi 14

Insan Perhubungan Cilacap
Serahkan Program Bansos 16

VENDER

Pelabuhan
Tanjung Intan Cilacap
Segera Kembangkan
Sentra Impor Sapi 20

CARGODORING

Pelindo III Raup
Global Bond 500 Juta Dollar AS 24

BOLDER

Perlancar Alur Kalimas
Pelindo III Tarik 50 Unit Kapal 28

GARBARATA

INKA Menang Tender Kereta
Penumpang di Bangladesh 29



JALA - JALA

- 32 Bandara Kamil dan Pelabuhan Bergarbarata

BOOM

- 34 Angkutan Kendaraan Melalui Tanjung Emas
- 36 PSO Untuk Tiket Kelas Ekonomi PELNI
- 40 Pariwisata Bahari Terkendala Faktor Infrastruktur & Pemasaran
- 44 Garuda Terus Ekspansi Rute Domestik dan Internasional
- 46 Menyelami Harmoni Kehidupan Bahari Di Torosiaje Laut

TROLLY

- 52 Pelabuhan Boom Banyuwangi Antara Penyusutan dan Gandrung Sewu
- 56 Sejenak Melirik Banyuwangi Festival 2014
- 62 Festival Gemuruh Serayu Dongkrak Pariwisata Banyumas

JALA - JALA

Self Driving Menjadi Driver atau Passenger ?



30

TROLLY



Pelindo III Bangun Terminal Domestik Di Benoa

50



TROLLY

58

Kuliner Khas Banyumasan Menikmati Telur Gajah dan Minuman "Sampah"

Empat Kapal Perang Indonesia Sandar di Teluk Lamong

Empat kapal perang RI yaitu KRI Ahmad Yani – 351, KRI Slamet Riyadi – 352, KRI Yos Sudarso – 353 dan KRI Abdul Halim Perdanakusuma – 355 sandar di Dermaga Terminal Teluk Lamong pada awal Oktober lalu. Dalam rangka menyambut HUT TNI Ke-69, TNI mengerahkan seluruh alutsista (Alat Utama Sistem Persenjataan) termasuk kapal perang tersebut.

Tim PT Terminal Teluk Lamong berkesempatan untuk berkunjung ke dalam kapal KRI Abdul Halim Perdanakusuma – 355 dan melihat segala perlengkapan yang ada di dalam kapal. Kapal dengan panjang 113 meter dan berat 2800 ton itu telah berhasil menyelamatkan sandera di Somalia beberapa bulan lalu. “Indonesia telah diakui dunia menjadi negara yang dapat menyelamatkan tawanan dengan cepat, murah, dan selamat,” tegas Rijal salah satu ABK kapal dengan bangga. (Manyar)



Kumpul Bersama Hangatkan Kota Batu



Keluarga Pelindo III Cabang Tanjung Wangi menyelenggarakan “Tanjung Wangi Family Gathering di Kota Batu” pada tanggal 13-14 September 2014 dengan diikuti oleh keluarga pegawai maupun keluarga Tenaga Ahli Daya Pelabuhan Cabang Tanjung Wangi sebanyak 77 orang. Bangun Swastanto selaku General Manager menyampaikan agar kegiatan *family gathering* menjadi sarana mempererat tali silaturahmi dan persaudaraan diantara keluarga besar Pelabuhan Tanjung Wangi.

Family Gathering tahun ini diisi dengan kegiatan tamasya ke lokasi pariwisata di wilayah Kota Batu dan Prigen diantaranya wisata Waterboom Wanderland, Jatim Park 1, Petik Apel dan Taman Safari Indonesia Prigen Pasuruan. Family Gathering Pelabuhan Tanjung Wangi juga dimeriahkan dengan pembagian *door prize* dan pengundian *grand prize* dengan hadiah utama berupa televisi dan *smartphone* terbaru. (Manyar)

Diklat Kepemimpinan Kemenhub di PT Terminal Teluk Lamong



PT Terminal Teluk Lamong mendapatkan kunjungan diklat dari Kementerian Perhubungan pada hari Selasa, 23 September 2014. Kunjungan yang dipelopori oleh Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Aparatur Perhubungan ini berjumlah 44 orang peserta diklat dari seluruh Indonesia beserta 12 pendamping. Dalam kunjungan yang bertajuk "*Benchmarking ke Best Practice Diklat Kepemimpinan Tk. IV Kementrian Perhubungan Angkatan LXVII dan LXVIII*" tersebut terlihat bahwa peserta diklat begitu antusias dengan banyaknya pertanyaan yang

diajukan kepada direksi PT Terminal Teluk Lamong.

"Teluk Lamong ditunjuk sebagai salah satu tempat diklat yang kita kunjungi karena pelabuhan baru ini merupakan perusahaan yang mengawali perubahan dalam sisi pelayanan kepada masyarakat terkait kepelabuhanan," ujar Suryadi, S.si salah satu pendamping tim. "Diharapkan dalam kunjungan kali ini, dapat menumbuhkan rasa ingin berinovasi dalam diri peserta sehingga dapat diterapkan di unit kerja masing-masing," harap Suryadi.(Manyar)

Employee Gathering Tiga Direktorat

Kantor Pusat PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) menyelenggarakan kegiatan *employee gathering* yang diikuti oleh pegawai dari Direktorat Operasi dan Pengembangan Bisnis, Direktorat Teknik dan TI, Direktorat Keuangan, Biro Perencanaan, Biro Hukum serta Biro Pengadaan Barang dan Jasa pada tanggal 26-28 September 2014 di Batu, Malang.

Employee gathering diawali dengan kegiatan *outbond* dan diakhiri sesi motivasi oleh Prof. Dr. Rhenald Khasali Ph.D tentang perubahan budaya kerja yang sedang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)



Pelabuhan Bitung Menjadi Gerbang Ekspor Impor

Pelabuhan Bitung yang tercantum dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) terus berbenah mengambil peluang emas atas semakin berkembangnya perdagangan logistik internasional. Lokasi geografis Pelabuhan Bitung yang secara administratif termasuk dalam wilayah Kota Bitung, Sulawesi Utara sangat menguntungkan karena berada diperlintasan arus perdagangan laut Asia Pasifik, Australia, dan Oceania.

Kabar terbaru dari pelabuhan Kelas I ini ialah bahwa sejak 1 Oktober 2014, Pelabuhan Peti Kemas Bitung telah berfungsi sebagai pelabuhan impor. Izin impor yang diterbitkan oleh Menteri Perdagangan terbatas untuk tiga jenis barang yaitu pakaian jadi, elektronik, dan makanan. Seperti yang dikutip pada media nasional, General Manager PT Pelindo IV Bitung Kalbar Yanto di Bitung mengatakan bahwa izin impor itu melengkapi keberadaan Pelabuhan Bitung yang menjadi pelabuhan ekspor beberapa waktu lalu.

Pada April lalu, Maersk Line melayani International Call dari Pelabuhan Bitung ke Pelabuhan Tanjung Pelepas di

Malaysia. Dari salah satu titik pelabuhan tersibuk di negeri jiran tersebut berbagai komoditas yang diekspor akan didistribusikan ke banyak negara di dunia. Bahkan menurut rencana jangka panjang Bitung akan dapat mengeksport ke 135 negara tujuan yang dilayani oleh Maersk Line.

Sulawesi Utara menjadi sumber komoditas penting yang dapat dipasarkan ke berbagai negara industri di Eropa dan Amerika Serikat. Kini sudah beroperasi sejumlah kapal yang membawa komoditas ekspor perkebunan dan perikanan ke Davao, Filipina, Guangzhao, Tiongkok, dan Kaohsiung, Taiwan. Keberadaan Bitung akan mengurangi biaya logistik karena tidak lagi harus melewati Surabaya atau Jakarta.

Salah satu pembenahan yang dilakukan yaitu reklamasi kolam pelabuhan untuk dikonversi menjadi halaman kontainer dengan luas hingga dua hektar. Penambahan ini diharapkan dapat meningkatkan proses bongkar muat peti kemas. Semula daya tampung terminal kontainer Pelabuhan Bitung hanya tiga hektar untuk sekali tumpuk dan untuk muatan sekitar dua hektar.



■ Pelabuhan Bitung

Standar ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)

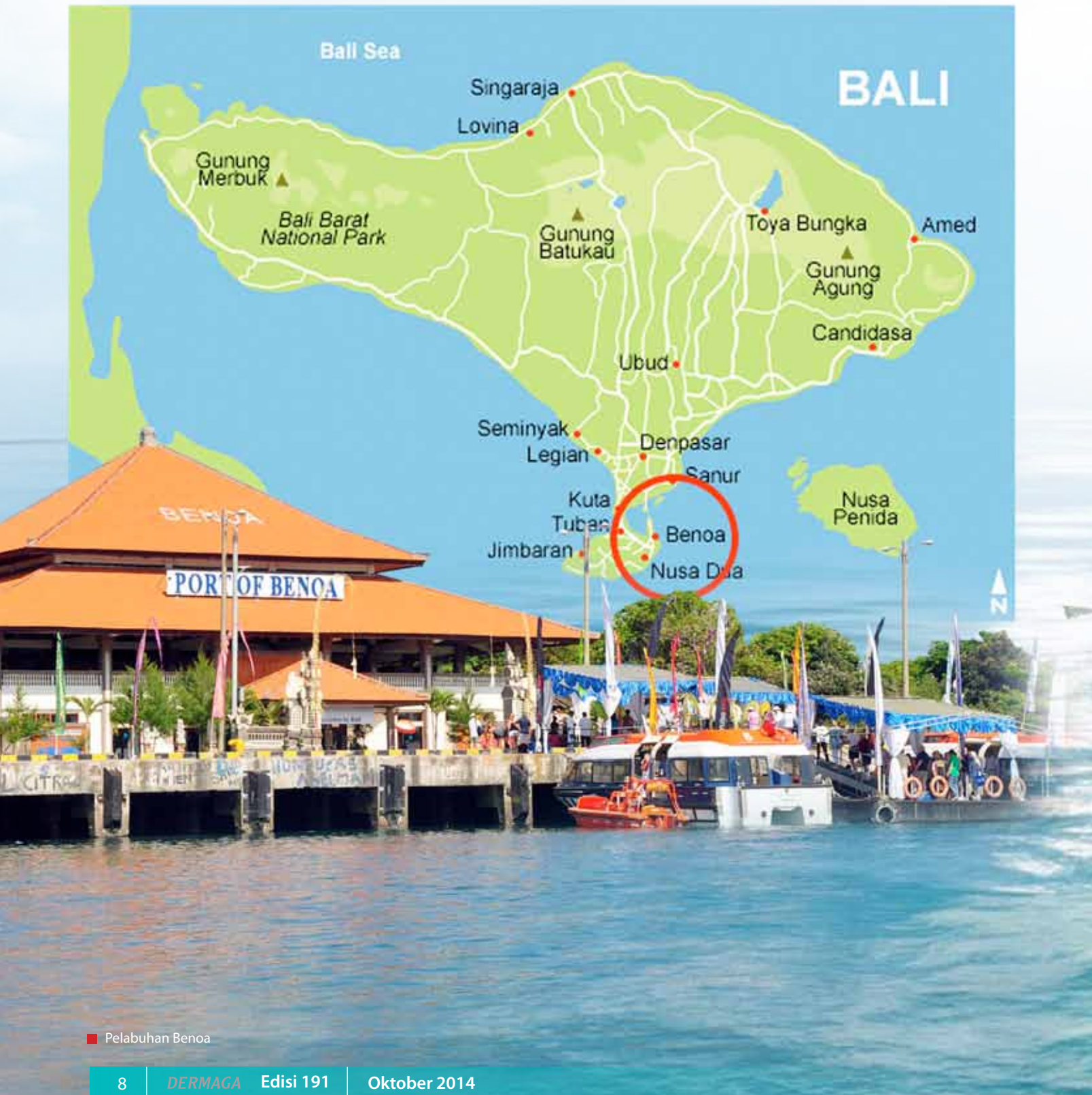
Guna meningkatkan pelayanan secara konsisten dan berkelanjutan, Pelabuhan Bitung yang diprogram pemerintah sebagai *hub port* internasional telah memberlakukan standar ISPS Code atau International Ship and Port Facility Security Code semenjak 2 Mei 2006 silam. Standarisasi ini akan berhasil untuk membawa era baru pelabuhan modern yang maju jika didukung oleh seluruh pemegang kepentingan. Mulai dari operator pelabuhan dan juga perusahaan pelayaran sebagai konsumen jasa. Sementara proses pengawasan akan dilaksanakan oleh Administratur Pelabuhan (Adpel) selaku perpanjangan tangan dari pemerintah pusat di daerah. Tujuan utamanya ialah agar mewujudkan kegiatan kepelabuhanan yang aman, nyaman, dan lancar.

Pengembangan Pelabuhan Bitung ini sejalan dengan penetapan Kota Bitung sebagai Kawasan Ekonomi Eksklusif (KEK). Sesuai informasi yang dirilis pada situs Sekretariat Kabupaten Republik Indonesia dijelaskan

bahwa KEK adalah kawasan khusus untuk industri dengan tawaran insentif khusus dari pemerintah kepada investor yang menanamkan modalnya dalam kawasan tersebut. Insentif dimaksud adalah keringanan Pajak Penghasilan (PPh), penangguhan bea masuk impor bahan baku produksi, dan pembebasan Pajak Pertambahan Nilai (PPN), Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM). Fasilitas lainnya adalah pengurangan pajak, seperti Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), termasuk fasilitas pertanahannya. Investor yang menanamkan modal dalam KEK juga diberi kemudahan memperoleh hak atas tanah, demikian pula badan usaha yang telah memperoleh tanah di lokasi KEK.

Tercatat pada situs yang sama bahwa selama tiga tahun terakhir ini nilai investasi di Sulawesi Utara mencapai sekitar Rp 8 triliun dengan sebaran di bidang perikanan, perkebunan, perdagangan, jasa, pertanian, dan pariwisata. Segala usaha bersama oleh berbagai pihak untuk memajukan Sulawesi Utara tentunya akan berdampak positif pada pertumbuhan ekonomi masyarakat setempat. (Disarikan dari berbagai sumber - Lamong)

Tahun 2015 62 Kapal Pesiar Akan Masuk ke Bali



■ Pelabuhan Benoa

Daya tarik Pulau Bali memang tak dapat dipungkiri, keindahan alam dan budayanya sangat memesona hingga ke seluruh penjuru dunia. Banyak sekali wisatawan domestik maupun mancanegara yang ingin berkunjung ke Pulau Dewata ini. Salah satu pintu masuk utama ke Pulau Bali adalah Pelabuhan Benoa. Kebanyakan para wisatawan asing berkunjung ke Bali melewati Pelabuhan Benoa dengan menggunakan kapal pesiar. Sedikitnya 400 penumpang singgah di Bali untuk sekali kedatangan kapal pesiar.

Tren berpelesir dengan kapal pesiar ini belakangan ini menjadi semakin meningkat. Tahun 2013 tercatat 41 kapal pesiar telah berkunjung di Pelabuhan Benoa. Pada tahun ini, rencana kedatangan 54 kapal pesiar sudah masuk dalam daftar antri untuk berkunjung, hingga bulan September tercatat sebanyak 36 kapal pesiar atau 66% telah menambatkan jangkarnya di Pelabuhan Benoa. Menurut data yang disampaikan dari Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, tahun 2015 telah terjadwal 62 kapal pesiar akan singgah di Pelabuhan Benoa.

“Rencana kedatangan kapal pesiar ke Pelabuhan Benoa tercatat ada 62 unit, akan tetapi melihat tren kapal pesiar yang tiap tahun kian meningkat, kami optimis kedatangan kapal pesiar dapat melebihi rencana kedatangan awal. Namun apabila memang sesuai dengan perencanaan kedatangan, kami pun tak kecewa, karena bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya, kedatangan kapal pesiar ke Pelabuhan Benoa selalu meningkat setiap

tahunnya.” Capt. Ali Sodikin selaku General Manager Pelindo III Cabang Benoa memberikan komentar tentang meningkatnya arus kapal pesiar di Pelabuhan Benoa.

Walaupun secara kuantitas unit kapal pesiar tidak mengalami peningkatan signifikan, pada tahun 2015 mendatang akan terjadi lonjakan kedatangan penumpang asing yang cukup tinggi. Hal ini disebabkan oleh rencana kedatangan 62 kapal pesiar ke Pelabuhan Benoa, 27 unit diantaranya adalah kapal pesiar yang mempunyai kapasitas lebih dari 1.000 penumpang. Estimasi kedatangan penumpang pada tahun 2016 sekitar 78.800 penumpang. Berbagai perbaikan terus dilakukan Pelabuhan Benoa untuk meningkatkan Pelayanan Jasa Kepelabuhanan terutama untuk jasa kedatangan kapal pesiar. Salah satu peningkatan fasilitas yang akan dilakukan adalah dengan mengajukan rencana penambahan panjang dan lebar dermaga timur, yang notabene menjadi dermaga kapal pesiar yang ada di Pelabuhan Benoa. Selain itu juga Pelabuhan Benoa akan segera melakukan pendalaman kolam menjadi sekitar -10 m.

“Rencana perpanjangan dan pendalaman dermaga ini adalah salah satu upaya Pelabuhan Benoa untuk menarik kapal-kapal pesiar dengan kapasitas besar untuk berkunjung ke Pelabuhan Benoa. Saat ini kapal-kapal pesiar besar kebanyakan hanya singgah di Singapura dan Australia. Tahun depan mudah-mudahan Pelabuhan Benoa akan membuat banyak perubahan.” ujar nahkoda Pelabuhan Benoa ini dengan optimis. (Manyar)



■ Ilustrasi Kapal Pesiar

18 Ribu Prajurit Ikuti HUT Ke-69 TNI di Perak



Presiden SBY Puji Kemampuan Tentara

Kali pertama dalam sejarah Republik Indonesia, militer mempertontokan seluruh kekuatan tempurnya. Ratusan alutsista berikut pesawat tempurnya dan 18 ribu personil prajurit matra darat, udara, dan laut ditampilkan kepada masyarakat Indonesia. Ini sekaligus sebagai pertanggungjawaban Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) selama 10 tahun memimpin negeri tercinta. Peristiwa akbar itu, dihelat pada peringatan Hari TNI ke-69, yang berlangsung di Dermaga Koarmatim, Ujung, Surabaya.

Dua tank amfibi Marinir jenis BMP 3-F buatan Rusia, nampak meluncur dengan kecepatan tinggi. Lantas tank yang dilengkapi meriam Canon kaliber 100 milimeter dengan jarak tembak sampai 4 km ini, melakukan manuver dalam



■ Ilustrasi pasukan dan Alutsista TNI



kecepatan tinggi pula. Atraksi yang menegangkan itu, digelar pada puncak peringatan Hari Ulang Tahun TNI ke-65, di Dermaga Koarmatim, Ujung, Surabaya, Selasa siang. Tak hanya mempertontokan kemampuan manuver cepat. Tapi, tank yang beratnya 18 ton dengan panjang 7,14 meter dan tinggi 3,27 meter, mampu melakukan *jumping*, dengan saling berpapasan dalam jarak yang amat dekat. Tepuk tangan yang riuh dari undangan pun menyambut kebolehan pasukan pendarat TNI Angkatan Laut itu. Tank yang diawaki tujuh personil dan tiga pengendali ini, nampak mengeluarkan asap tebal saat melakukan *jumping*, di depan mimbar utama, yang disaksikan langsung oleh Presiden SBY yang bertindak sebagai inspektur upacara (Irup), pada upacara peringatan Hari TNI Selasa (7 Oktober). Marinir saat ini memiliki 37 tank jenis Boyevaya Mashina Pyekhota (BMP)-3F. Tank ini merupakan tank amfibi terbaik buatan Rusia yang sangat unggul di dunia saat ini. Tank tersebut diterima Marinir dari Dephan pada 27 Januari 2014 lalu di Karang Tekok, Situbondo. "Marinir memiliki 37 tank amfibi jenis BMP-3F, yang merupakan tank amfibi yang cukup canggih dan handal saat ini," kata Kepala Sub Dinas Penerangan Umum, Dinas Penerangan TNI AL, Kol Laut (P) Suradi Agung Slamet S Sos. ST.

Sebelumnya dua tank amfibi jenis LVT-7 buatan Korea Selatan, juga melakukan aksi ekstrim. Setelah mempertontokan manuver cepat, tank jenis landing vehicle track (LVT) personil, yang pernah memperkuat Marinir Amerika Serikat ini, langsung melompat ke dalam laut, yang tingginya sekitar 2 meter dari permukaan air. Tak hanya itu, pilot pesawat tempur TNI Angkatan Udara memperlihatkan kemahirannya di angkasa kawasan Selat Madura. Mereka mempertontokan kebolehan berbagai atraksi kemampuan manuver di udara.

Diantaranya, dua pesawat saling berpapasan diudara, dengan jarak yang amat dekat. Mata yang memandang pun ikut ngeri melihat kebolehan pilot-pilot muda yang piawai mengawaki pesawat tempur yang diterbangkan dari Lanud Iswahyudi, Madiun ini. Satu pesawat yang meroket dari arah jembatan Suramadu, ke barat, dan satu lagi dari arah Dermaga Gapura Surya Nusantara yang baru diresmikan Menteri BUMN Dahlan Iskan meluncur ke arah timur. Saat melintas di hadapan panggung kehormatan, pesawat ini pun berpapasan. Tepuk tangan meriah pun kembali terdengar dari undangan dan penonton yang memadati Dermaga Madura, Ujung, Surabaya. "Luar biasa kemahirannya. Mereka betul-betul handal," komentar Ka Rumkital Dr Ramelan Kol Laut (K/W) Sulantari Sp THT-KL, yang baru dilantik sehari sebelum upacara itu berlangsung. Sese kali meluncur ke arah yang sama, dengan posisi satu yang menghadap ke atas, dan satu dalam posisi biasa. Pilot-pilot kawakan itu, juga mempertontokan cara mengisi bahan bakar di udara. Dua pesawat Sukhoi mengikuti Hercules lalu keduanya mengisi bahan bakar sembari terbang dengan kecepatan tinggi.

DIPUJI PRESIDEN SBY

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengaku bangga dan puas melihat kemampuan prajurit TNI. Sebagai panglima tertinggi, Susilo Bambang Yudhoyono memujimereka. Diapun meminta untuk terus meningkatkan profesionalisme prajurit. "Tingkatkan terus profesionalisme prajurit," pintanya, usai menyaksikan atraksi yang kali pertama dipertontonkan kepada masyarakat Indonesia secara besar-besaran itu. "Ini sebagai pertanggung jawaban TNI kepada bangsa dan negara," tuturnya. Pada kesempatan tersebut TNI Angkatan Udara menampilkan 239 pesawat tempur, TNI AL pertontokan 42 kapal perang dari berbagai jenis. Diantaranya kapal perang terbaru jenis Multi Role Light Frigate (MRLF) yang dibeli dari Inggris, seperti KRI Usman Harun dengan nomor lambung 359, yang sempat diprotes pemerintah Singapura karena menggunakan nama Usman Harun, anggota Marinir kelahiran Bawean, Gresik, Jatim, yang dihukum gantung di Singapura, karena dituduh melakukan sabotase itu. Nama lainnya KRI Bung Tomo, pahlawan arek Suroboyo, yang memimpin melawan penjajah di Surabaya yang dikenal dengan peristiwa 10 November. Pada peringatan Hari TNI ini melibatkan 18 ribu personil, baik yang mengikuti upacara maupun demonstrasi. Dan 3500 lainnya mengikuti upacara. Alat utama sistem senjata (Alutsista) yang dilibatkan 239 pesawat udara, termasuk helikopter anti kapal selam (ATS) milik TNI AL, heli tempur milik TNI AD, dan berbagai jenis pesawat tempur TNI AU, 42 kapal perang, dan 149 kendaraan tempur (ranpur).

ISTIGHOSAH

Yang menarik, ditengah-tengah hiruk-pikuk kegagahan prajurit mempertontokan kemahirannya, ratusan prajurit lainnya menggelar istighosah di Masjid Koarmatim dan masjid kawasan Kampung Seratus. Keduanya kawasan Komando Armada RI Kawasan Timur. Dengan mengenakan gaun serba putih, para prajurit berambut cepak itu mengumandangkan baca Alquraan dan berdoa, agar teman-temannya yang tengah mempertontokan kemampuan di tengah undangan dan masyarakat Surabaya, mendapat perlindungan dari Allah SWT.

Sebab, apa pun kemampuan manusia, tanpa mendapat perlindungan dari Allah, tidak akan ada artinya. Mulai usai shalat Subuh hingga acara selesai, mereka mengumandangkan ayat-ayat suci Alquran di dua masjid tersebut. "Ini perintah langsung dari Panglima TNI agar sebagian prajurit menggelar acara kerohanian," tutur Kadispen Koarmatim, Letkol Laut (KH) Abdul Kadir. "Alhamdulillah, meski acara yang dipertontonkan itu sangat berbahaya, namun semuanya berjalan lancar sesuai yang diharapkan," tambahnya. (Manyar. Foto M Nasaruddin.)

Terminal LNG di Pelabuhan Benoa Siap Dibangun



■ Menteri BUMN Dahlan Iskan

PT Pertamina (Persero) melalui anak usahanya, PT Pertagas Niaga akan menuntaskan pembangunan fasilitas terminal penerima gas alam cair atau *Liquified Natural Gas* (LNG) receiving terminal di Tanjung Benoa, Bali di tahun 2016.

“Saat ini pembangunan sudah dimulai dan ditargetkan rampung dalam dua tahun ke depan. Pasokan LNG itu untuk memenuhi kebutuhan pembangkit listrik di kawasan Bali,” kata Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Dahlan Iskan usai menggelar rapat pimpinan Kementerian BUMN di Jakarta, Kamis akhir September lalu.

Menurut Dahlan, pembangunan terminal penampung LNG akan menjadi sumber energi bagi pembangkit listrik tenaga gas milik anak usaha PT PLN (Persero), PT Indonesia Power. Ia menjelaskan bahwa terminal penampung LNG itu akan dibangun bertahap melalui kerja sama dengan PT Pelindo III (Persero). “Terminal penampung darat dibangun di tanah milik Pelindo III. Sambil menunggu penyelesaiannya (darat) maka akan disewa terminal terapung LNG di atas laut,” ujar Dahlan.

Adapun kebutuhan gas untuk kawasan Tanjung Benoa diperkirakan mencapai 50 MMBtu. “Sumber pasokan gas dipastikan dari Lapangan Bontang. Tetapi juga bisa dipasok oleh pihak swasta, misalnya dari Lapangan Sengkang,” lanjutnya.

Dana pembangunan terminal LNG tersebut sepenuhnya dibiayai oleh Pertamina. “Saya lupa investasinya. Nilainya tidak masalah karena Pertamina pasti sanggup membiayainya. Yang penting bagaimana pasokan gas dapat diatasi,” ujar Dahlan.

Mantan direktur utama PT PLN ini menambahkan bahwa proyek tersebut merupakan sinergi antar-BUMN, yaitu Pertamina, PLN, dan Pelindo dalam rangka mengurangi penggunaan bahan bakar minyak (BBM). “Sayang kalau masih menggunakan BBM. Bagaimana caranya bisa segera beralih ke LNG, ya sementara sewa dulu hanya untuk satu tahun,” katanya menjelaskan.

PLN secara bertahap mulai mengurangi ketergantungannya terhadap pemakaian BBM untuk mengoperasikan pembangkit listrik mereka. Pemakaian BBM akan dialihkan ke batu bara dan gas. Sampai semester I 2014, konsumsi BBM PLN sudah mencapai 3,7 juta kiloliter atau 58% dari target sampai akhir tahun sebesar 6,4 juta kiloliter.

Selain itu, pemakaian gas sepanjang enam bulan pertama 2014 mencapai 221 TBtu dengan target sampai akhir tahun sebesar 450 TBtu atau lebih tinggi dari rencana awal 431 TBtu. Pada 2013 pemakaian BBM pembangkit tercatat 7,4 juta kiloliter dan gas 410 TBtu. (Manyar)

■ Ilustrasi kilang LNG



Persiapan Pelindo III Sambut Tol Laut Jokowi

Pelindo III menyiapkan dermaga yang memungkinkan disandari kapal berkapasitas angkut 3.000 TEUs/unit peti kemas sesuai besaran kapal yang dioperasikan saat konsep tol laut bisa dijalankan.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto menguraikan kapal peti kemas yang beroperasi di Indonesia mayoritas berkapasitas 100-1.000 TEUs. Sedangkan konsep tol laut sedianya menggunakan kapal berkapasitas 3.000 TEUs atau setara satuan peti kemas.

"Menggunakan 3.000 TEUs berarti mensyaratkan kedalaman di bawah permukaan laut 11 meter," jelasnya di Surabaya, akhir September lalu. Menurutnya persyaratan

kedalaman sebesar itu sudah diantisipasi perseroan. Salah satunya dengan memperdalam Alur Pelayaran Barat Surabaya yang kini memiliki kedalaman 9 meter di bawah permukaan laut didalamkan menjadi 13 meter di bawah permukaan laut.

"Terminal Teluk Lamong yang sekarang sudah siap beroperasi juga memiliki kedalaman 14 meter di bawah permukaan laut. Jadi kalau ada kapal kapasitas 3.000 unit siap disandari," paparnya. Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia Danang Parikesit menilai konsep tol laut tidak hanya bergantung pada kesiapan fasilitas pelabuhan. Otoritas Pelabuhan dan syahbandar juga memiliki peran mengatur ulang jadwal pelayaran.



“Sekarang kapal berlayar by order, saat tol laut diterapkan maka perlu kapal yang berlayar terjadwal pasti. *Port authority* ini harus mendorong sistem ini siap,” paparnya. Dia menilai kesiapan pelabuhan dan pengatur pelayaran juga harus didukung penataan kendaraan pengangkut barang. Selama ini praktiknya truk masuk pelabuhan kosong tapi terisi saat meninggalkan terminal penumpukan. Atau berlaku pola sebaliknya, truk datang mengangkut peti kemas tapi kosong saat kembali.

“Ini perlu dibenahi agar angkutan daratnya efisien, caranya bisa dengan sistem kontrol truk harus mengangkut barang apa saat datang dan setelah barang diturunkan. Bila ini dilakukan kepadatan truk pengangkut di pelabuhan bisa dikurangi setengahnya,” paparnya. Pengurangan kepadatan truk, kata dia, bisa menghasilkan pergerakan barang yang efisien. (Berlian)

Insan Perhubungan Cilacap Serahkan Program Bansos



■ Penyerahan Bansos Insan Perhubungan Cilacap

Bertempat di Operation Room Pelindo III Cabang Tanjung Intan, Senin akhir September lalu telah dilakukan penyerahan bantuan program bakti sosial dalam rangka Hari Perhubungan Nasional Kabupaten Cilacap tahun 2014 dengan total dana sebesar Rp. 33,5 juta oleh panitia Harhubnas Kabupaten Cilacap.

Sebanyak 20 orang calon penerima bantuan program bakti sosial dalam rangka Hari Perhubungan Nasional Kabupaten Cilacap tahun 2014 telah memenuhi ruangan sejak pukul

09.00 WIB. Acara yang juga dihadiri sejumlah pejabat dari insan perhubungan selaku panitia Harhubnas Kabupaten Cilacap tahun 2014 ini sangat antusias dalam penyerahan program bantuan bakti sosial ini. Bantuan ini diberikan kepada calon penerima bantuan secara simbolis oleh Sri Pudji Rahayu selaku ketua panitia Hari Perhubungan Nasional Kabupaten Cilacap tahun 2014.

“Sebanyak 4 obyek yang terdiri dari perwakilan 4 Kepala Regu Kerja (KRK) Tenaga kerja Bongkar Muat (TKBM)



■ Bansos dalam rangka Hari Perhubungan Nasional

dalam bentuk uang tunai, Sekolah Luar Biasa (SLB) dengan bantuan pompa air dan spreng, Persatuan Tuna Netra Indonesia (Pertuni) dengan bantuan satu set komputer dan meja komputer, panti asuhan Aqobah dengan bantuan satu set komputer dan meja komputer dengan total bantuan sejumlah Rp. 33,5 juta,” jelas Sri Pudji Rahayu saat memberikan sambutan.

Pudji menambahkan bahwa acara ini merupakan serangkaian acara yang dilakukan dalam rangka memperingati Hari Perhubungan Nasional Kabupaten Cilacap tahun 2014. Sebelumnya telah diselenggarakan kegiatan donor darah pada tanggal 15 September 2014 di lobby kantor Pelindo III Cabang Tanjung Intan dan upacara Harhubnas tanggal 17 September 2014 yang diselenggarakan di halaman kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Kabupaten Cilacap.

Soemarso, Pengurus Panti Asuhan Aqobah Cilacap mengaku sangat senang menerima bantuan ini dan mengatakan akan memanfaatkan komputer ini sesuai dengan peruntukannya. “Bantuan dari Panitia Harhubnas Kabupaten Cilacap ini akan langsung kami manfaatkan untuk sarana pendidikan bagi anak-anak panti. Dengan berkembangnya teknologi informasi dan komunikasi yang ada, kami harapkan komputer dapat digunakan sebagai media komunikasi untuk dapat menciptakan generasi yang melek teknologi sehingga mampu bersaing dalam menghadapi tantangan era globalisasi ke depannya,” ujarnya menambahkan. Panti Asuhan Aqobah sendiri telah didirikan sejak tahun 1999, namun masih belum mempunyai gedung sendiri sehingga masih harus pindah dari rumah ke rumah. Baru di tahun 2008 Panti Asuhan Aqobah dapat mempunyai gedung sendiri, dan sampai saat ini tercatat ada 33 anak panti asuhan yang tinggal di pantai tersebut. (Manyar)

Idul Adha 1435 H Pelindo III Sebar Ratusan Hewan Kurban

Seperti pada peringatan Idul Adha tahun sebelumnya, pada Idul Adha 1435 H kali ini Pelindo III juga membagikan ratusan hewan kurban. Berikut laporan seremonial Idul Adha 1435 H yang berhasil dirangkum DERMAGA.



■ Penyerahan simbolis
hewan kurban Kantor Pusat

Kantor Pusat

Kantor Pusat Pelindo III menggandeng Takmir Masjid Baitul Hakam, Pelabuhan Tanjung Perak untuk melaksanakan penyembelihan dan pembagian daging kurban. “Kami telah menyiapkan 41 ekor sapi dan 103 kambing pada Idul Adha tahun ini. Sebagian kami potong sendiri dan dagingnya kami bagikan ke masyarakat, sebagian kami salurkan dalam bentuk hewan hidup,” jelas Sudarman, Ketua Takmir Masjid Baitul Hakam, awal Oktober lalu.

Secara simbolis, penyerahan hewan kurban dilakukan oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dan diterima oleh Ketua Panitia Idul Adha Pelindo III Hadi Muhammad Lukmantyo. Usai penyerahan, hewan kurban tersebut langsung dipotong di halaman Masjid Baitul Hakam, Tanjung Perak. Sudarman mengatakan, jumlah hewan kurban yang dikelola oleh Takmir Masjid Baitul Hakam tahun ini lebih besar dari tahun-tahun sebelumnya. Tahun lalu, katanya, jumlah hewan kurban yang dikelola hanya berjumlah 116 ekor. “Jumlah hewan kurban setiap tahun

selalu meningkat. Hewan-hewan ini berasal dari keluarga besar Pegawai Pelindo III Kantor Pusat, Cabang Tanjung Perak, direksi, anak perusahaan, dan juga mitra kerja perusahaan,” lanjutnya.

Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto di tempat yang sama mengatakan bahwa kegiatan pembagian hewan kurban ini telah dilakukan sejak sebelas tahun yang lalu. Menurutnya, kegiatan ini merupakan bentuk kepedulian perusahaan kepada masyarakat yang ada di sekitar lingkungan kerja Pelindo III. “Kami prioritaskan kepada mereka yang ada di sekitar kita terlebih dahulu. Baik itu masyarakat maupun yayasan dan panti asuhan. Sepenuhnya sudah dipetakan oleh Takmir Masjid Baitul Hakam,” kata Edi. (Mirah)

Cabang Tanjung Emas

Bertempat di halaman parkir belakang kantor Pelindo III cabang Tanjung Emas, Semarang, Pelindo III Cabang Tanjung Emas membagikan hewan qurban untuk menyambut Hari Raya Idul Adha 1435 H. Kegiatan ini



■ Penyerahan simbolis
hewan kurban Cabang Tanjung Mas

dilakukan sebagai bentuk kepedulian dan tanggung jawab sosial perusahaan terhadap warga sekitar. Sejumlah 55 kambing dan dua ekor sapi dibagikan langsung oleh Pelindo III Cabang Tanjung Emas Hari Raya Idul Adha. Kurban telah dibagikan dalam bentuk daging qurban kepada petugas kebersihan pelabuhan dan tenaga kerja bongkar muat di sekitar pelabuhan. Bukan kali ini saja, setiap tahun Cabang Pelabuhan Tanjung Emas juga ikut menyalurkan bantuan berupa puluhan kambing dan sapi untuk perayaan Idul Qurban.

Menurut I Wayan Eka Saputra, mewakili General Manager Cabang Pelabuhan Tanjung Emas, pihaknya membagikan kurban ke masjid, mushola, dan yayasan yatim piatu yang ada di sekitar pelabuhan. "Jangan dilihat dari besar atau kecilnya kambing yang didapat, melainkan mewujudkan penegakan solidaritas kepada masyarakat sekitar sebagaimana diajarkan oleh Nabi Ibrahim AS dan membumikan ajaran Ismail sebagai simbol penegakan nilai-nilai ketuhanan di tengah kehidupan umat manusia yang kian individualis, pragmatis, dan menghamba pada materi". Di akhir perbincangan dengan DERMAGA, Wayan berharap semoga apa yang telah diberikan oleh Pelindo III dapat bermanfaat bagi masyarakat sekitar.

Cabang Banjarmasin

Memperingati Hari Raya Idul Adha 1435 H Pelindo III Cabang Banjarmasin telah menyerahkan bantuan hewan kurban sebanyak 25 ekor kepada masyarakat sekitar pelabuhan. Acara peringatan Idul Adha 1435 H di Cabang Banjarmasin kali ini mengambil tema "Mari kita jadikan Idul Adha sebagai

momentum untuk meningkatkan iman dan taqwa kepada Allah SWT serta solidaritas sosial kepada sesama".

Cabang Tanjung Intan

Pelindo III Cabang Tanjung Intan Cilacap kembali membagikan daging hewan kurban dalam perayaan Idul Adha 1435 H di halaman masjid Nuurul Bahri Cilacap pada Minggu (5/10). Sejumlah 26 ekor kambing dan 2 ekor sapi dibagikan langsung oleh Pelindo III Cabang Tanjung Intan ke kelurahan dan tempat ibadah yang berada di sekitar lingkungan Pelabuhan Tanjung Intan, yang dalam pelaksanaannya bekerjasama dengan Takmir Masjid Nuurul Bahri untuk melakukan penyembelihan dan pembagian daging kurban. Kegiatan ini dilakukan sebagai bentuk kepedulian dan tanggung jawab sosial perusahaan terhadap warga sekitar.

Cabang Benoa

Pelindo III Cabang Benoa telah menyalurkan hewan kurban pada perayaan Idul Adha 1435 H pada tahun ini. Hewan kurban tersebut telah dibagikan kepada masyarakat di sekitar Pelabuhan Benoa. Pelabuhan Benoa telah menyiapkan dua ekor sapi dan sepuluh ekor kambing pada Hari Raya Idul Adha tahun ini. Satu ekor sapi disalurkan ke Masjid Bahari Benoa, satu lagi disalurkan ke masjid Tanjung Benoa. Untuk 10 ekor kambing masing-masing disalurkan ke masjid Kapaon, Masjid Serangan, masjid TNI AL, masjid Bahari Benoa. Secara simbolis, penyerahan hewan kurban dilakukan oleh General Manager PT Pelindo III (Persero) Cabang Benoa, Ali Sodikin dan diterima oleh masing-masing perwakilan masjid penerima hewan kurban.



■ Ilustrasi bongkar muat sapi

Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap Segera Kembangkan Sentra Impor Sapi

**Berpotensi dukung rencana
swasembada daging pemerintah**

Sejak 13 tahun silam, pemerintah Republik Indonesia sudah berencana untuk melakukan swasembada daging. Namun, banyak kendala yang harus dihadapi. Antara lain yang terkait dengan sumber dana, sumber daya, logistik dan infrastruktur yang memerlukan biaya cukup besar. Beberapa tahun terakhir, Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) telah merintis upaya swasembada daging

sapi, dengan memberi penugasan kepada beberapa Perseroan Terbatas Perkebunan Negara (PTPN) untuk memanfaatkan lahan mereka dalam usaha pemeliharaan, penggemukan dan peternakan ternak sapi. Namun diperkirakan hasilnya baru akan dapat terlihat pada kurun waktu lima hingga sepuluh tahun mendatang.

Persyaratan untuk swasembada daging sapi, secara teoritik seharusnya minimal 90% konsumsi daging sapi dipasok dari produk domestik, sedangkan sisanya yang 10% dapat dipenuhi lewat impor dalam bentuk sapi bakalan, maupun daging beku.

Menurut data, saat ini Indonesia setiap tahunnya masih kekurangan sekitar 85.000 ton atau 17,5% total kebutuhan pasokan daging dalam negeri, yang besaran totalnya mencapai 484.000 ton/tahun. Kerenanya, pada akhir tahun 2013 lalu, Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan (Dirjendaglu Kemendag) Bachrul Chairi mengatakan bahwa untuk tahun 2014, Indonesia masih memerlukan impor sapi bakalan dan sapi siap potong sebanyak 720.000 ekor, yang akan didatangkan dari Australia.

Pasar Terbesar.

Sesuai dengan Surat Persetujuan Impor (SPI) yang ditujukan kepada 35 feedlotter (perusahaan penyedia daging ternak), importasi sapi berjumlah 752.000 ekor sepanjang tahun 2014, terbagi dalam pelaksanaan:

- Triwulan I Tahun 2014 sebanyak 150.000 ekor.
- Triwulan II Tahun 2014 sebanyak 265.000 ekor.
- Triwulan III Tahun 2014 sebanyak 165.000 ekor.
- Triwulan IV Tahun 2014 sebanyak 170.000 ekor.

Terkait dengan distribusi sapi lokal, pasar yang memerlukan pasokan terbesar daging sapi adalah Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta, Provinsi Banten, Provinsi Jawa Barat. Sementara itu daerah pemasok terbesar keperluan daging sapi terdiri dari Provinsi-provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB), Nusa Tenggara Timur (NTT), Sulawesi dan Jawa Timur (Jatim). Khusus untuk Provinsi Jawa Timur dan Jawa Tengah yang selama ini menjadi consumer cukup tinggi untuk daging ternak sapi, yang karenanya termasuk daerah yang memerlukan pasokan daging dalam jumlah cukup tinggi. Tetapi mengingat potensi peternakan daerahnya yang cukup mendukung, maka pasokan tambahan daging dari luar, hanya diperlukan pada masa-masa tertentu, seperti Hari Raya Qurban dan Idul Fitri.

Lepas dari masalah terjadinya indikasi korupsi pengadaan daging sapi yang beberapa waktu lalu sempat mencuat, Pemerintah RI sejak lama menetapkan beberapa pelabuhan yang difungsikan sebagai gerbang impor ternak nasional. Yaitu Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta yang dikelola PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)/Indonesia Port Corporation, dan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, Jawa Tengah yang dikelola Pelindo III. Selain itu juga terdapat pelabuhan-pelabuhan transit dalam rangka pengiriman ternak domestik, yaitu Tanjung Perak Surabaya, Banjarmasin, Makassar, Bandar Lampung dan Belawan. Sedangkan pelabuhan outlet hewan ternak, di lingkungan Pelindo III terdiri dari Bima, Kupang, Maumere dan Benoa.

Sangat Siap.

"Berdasarkan kajian terhadap kenyataan bahwa secara tradisional pangsa pasar terbesar daging ternak sapi berada di DKI Jakarta, Jawa Barat dan Banten, maka cukup masuk akal apabila Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap difungsikan menjadi pelabuhan terdekat untuk pendistribusian impor sapi yang dikirim dari Pelabuhan Darwin, Australia Utara ke pasar-pasar tersebut di atas.

Hal ini mengingat bahwa selama ini Tanjung Intan telah menjadi terminal ternak sapi yang cukup memadai" ungkap General Manager PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan Cilacap Djumadi kepada Reporter Dermaga yang beberapa waktu lalu melakukan liputan ke Jawa Tengah.

Kesiapan Pelabuhan Tanjung Intan

menjadi sentra terminal ternak di Pulau Jawa, menurut Djumadi didasari tiga hal pendukung yang memungkinkan menjadi peluang:

- Pertama: adanya issue eksternal bahwa dalam waktu dekat mendatang, pemerintah akan menetapkan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, tidak akan diperuntukkan lagi sebagai pelabuhan tujuan bongkar ternak sapi impor;
- Kedua: potensi Pelabuhan Tanjung Intan yang antara lain berupa alur pelayaran, kolam pelabuhan dan kecukupan ukuran panjang serta kemampuan daya dukung dermaga;
- Ketiga: dukungan dari Pemerintah Kabupaten Cilacap, berupa kemudahan perijinan, kesiapan lahan, fasilitas bagi investor, kelimpahan Sumber Daya Manusia serta faktor keamanan daerah yang kondusif.

"Apabila kedepan Tanjung Priok benar-benar tak diperuntukkan lagi sebagai pelabuhan tujuan bongkar sapi impor, maka Pelabuhan Tanjung Intan sangat siap mengambil alih peran tersebut. Hal ini didasari pada kondisi internal pelabuhan sendiri yang memiliki keseluruhan dermaga sepanjang 753 meter, dengan kedalaman kolam antara -7,5 hingga -11,5 LWS dan secara bertahap akan segera diperdalam menjadi -16 meter LWS, serta alur pelayaran 250 meter yang segera akan diperlebar menjadi

“ Kami berencana ke depan, untuk memenuhi tuntutan pembongkaran hewan sapi dalam jumlah cukup banyak, maka dimungkinkan dapat menggunakan Container/Flat Rack melalui kapal semi container ”



■ Gerbang Pelabuhan Tanjung Intan

350 meter. Dukungan eksternal, Kabupaten Cilacap merupakan daerah pro investasi yang memiliki perhatian khusus terhadap peran dan perkembangan pelabuhan sebagai gerbang perdagangan daerah” ujar Djumadi pula.

Dijelaskan pula, bahwa dukungan operasional dalam pelabuhan, saat ini berupa Sumber Daya Manusia (SDM) yang sudah cukup terlatih dalam melaksanakan prosedur operasional bongkar ternak yang sudah berjalan sejak puluhan tahun lalu.

Di lingkungan pelabuhan sendiri juga sudah terdapat stasiun karantina standar, yang bisa dikembangkan. Sedang dukungan eksternal, berupa kesiapan dibangunnya karantina hewan, fasilitas Rumah Potong Hewan (RPH) standar internasional kesanggupan Pemkab Cilacap mewujudkan recovery area (pemulihan), transit/parkir armada/truk serta luas lahan sekitar 20 hektar di daerah-daerah Lumbir, Wangon, Buntu, Jeruklegi, Maos dan Kroya.

Terminal Terpadu.

Apabila dicermati dari realisasi impor ternak sapi selama 5 tahun terakhir, sebenarnya Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap hanya mendapat porsi yang jauh lebih kecil bila dibanding dengan kapasitas terpasang yang dimiliki. Lebih-lebih bila dilihat dari fungsinya sebagai gerbang impor sapi yang akan menyuplai bagi instalasi penggemukkan sapi yang terdapat di Kabupaten Ciamis dan Tasikmalaya, Jawa Barat. Selama lima tahun terakhir, kuota bongkar impor sapi di Pelabuhan Tanjung Intan hanya berkisar pada 3 persen hingga 6 persen dari total impor sapi nasional.

“Bila dicermati dari data di atas, kuota bongkar ternak lewat Pelabuhan Tanjung Intan, harus diakui masih sangat kecil bila dibanding dengan total impor nasional. Padahal fasilitas, sistem dan SDM yang kami miliki masih cukup mampu menangani bongkar ternak hingga 20% dari total impor, atau sampai dengan sekitar 100.000 hingga 150.000 ekor tiap tahunnya” ujar GM Pelabuhan Tanjung Intan Djumadi, yang dikenal sebagai pekerja keras di sektor



■ Aktivitas bongkar muat pelabuhan Tanjung Intan

operasional sejak penugasan di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI), Cabang Banjarmasin maupun Cabang Tanjung Emas Semarang.

Kondisi eksisting bongkar ternak di Tanjung Intan masih dilakukan berdasar sistem Wo-Wo (Walk on – Walk off), melalui *Cattle Bridge* atau *Gang Ways* menuju truck pengangkut, untuk selanjutnya dibawa ke Instalasi Karantina Hewan (IKH) yang berada dalam area pelabuhan di atas lahan 2,5 hektar dengan kapasitas 2.500 ekor.

Menurut Djumadi, hal seperti itu sangat kurang layak. Karenanya, ia berucap: “Kami rencanakan ke depan, untuk memenuhi tuntutan pembongkaran hewan sapi dalam jumlah cukup banyak, maka dimungkinkan dapat menggunakan Container/Flat Rack melalui kapal semi container. Hal ini untuk meningkatkan kinerja dan efektivitas bongkar muat sapi impor. Dengan demikian, eks-kapal bongkaran sapi tersebut dapat digunakan untuk memuat balik Container Cargo atau komoditi lainnya”.

Berdasar potensi meningkatnya impor sapi melalui Tanjung Intan dan adanya kesiapan fasilitas tempat pemulihan sapi ex bongkaran, termasuk kesiapan RPH, Pelabuhan

III Tanjung Intan segera melakukan upaya kerjasama, antara lain berkoordinasi dengan Pemkab Cilacap guna menyediakan lahan seluas 15-25 hektar untuk *recovery* di luar pelabuhan, RPH standar internasional, lapangan penumpukan *Container Reefer Plug* dan lokasi parkir armada angkutan. Juga telah dikoordinasikan dengan instansi terkait seperti Pemkab, KSOP, Bea Cukai, Stasiun Karantina Pertanian, Dinas Pertanian dan Peternakan, Dinas perhubungan, dll. Di samping itu juga disiapkan *Cold Storage*, alat penunjang operasi kelancaran distribusi daging sapi beku, dll.

Dalam akhir penjelasannya kepada Reporter Dermaga, GM Pelabuhan III Tanjung Intan berucap: “Sasaran akhir sebagai dampak peningkatan impor sapi, adalah menciptakan dan meningkatkan sumber daya, penyerapan tenaga kerja. Juga akan terjadi pertumbuhan usaha pengolahan, pemasaran dan perdagangan. Secara nasional, preventif terhadap stabilitas harga dan ketersediaan daging hewani. Langkah-langkah itu, akan mampu meningkatkan pendapatan pelabuhan usaha Pelindo III Cabang Tanjung Intan, dan sekaligus meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Cilacap”. (Nilam)



Pelindo III Raup Global Bond 500 Juta Dollar AS

■ Konferensi pers penerbitan Global Bond

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto mengatakan, Pelindo III telah menyelesaikan proses penerbitan obligasi internasional (*global bond*) sebesar USD 500 juta. Pemesanan *global bond* tersebut telah ditutup pada 24 September lalu, ditandai dengan situasi kelebihan pesanan (*oversubscribed*) hingga 13 kali. Jumlah ini diperkirakan melampaui rekor kelebihan pesanan surat utang yang pernah diraih perusahaan BUMN lain yaitu sebanyak enam kali. "Ini merupakan bukti bahwa perusahaan nasional masih dipercaya di tingkat global," jelasnya.

Djarwo menguraikan utang global tersebut mematok bunga (*coupon*) sebesar 4,875 persen dan perusahaan sangat yakin mempunyai kemampuan untuk mengembalikan pokok utang dan bunga tahunan sampai dengan saat jatuh tempo. *Global bond* tersebut akan jatuh tempo dalam 10 tahun, terhitung mulai dari tanggal 1 Oktober 2014.

Dalam aksi korporasi tersebut, ANZ, Credit Suisse, dan Standard Chartered Bank bertindak sebagai *joint lead managers* dan didukung pula oleh BNI Securities dan MUFG sebagai *co managers*. Adapun *order book* tercatat

sebesar 6,4 miliar dollar AS dengan permintaan pesanan tercatat sebanyak hampir 16 kali. Disebutkan bahwa investor dari Asia, Eropa, dan Amerika Serikat (AS) sangat antusias menyambut obligasi dolar dari Pelindo III. Untuk alokasi pembelian *global bond* tersebut, investor AS memperoleh alokasi sebesar 42 persen, Asia mendapat 32 persen, sedangkan Eropa mengambil 26 persen.

"Peruntukan *refinancing* dan investasi antara lain guna mendanai pembangunan Terminal Teluk Lamong dan proyek Java Integrated Industrial Port Estate (JIPE), serta pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang dan Pelabuhan Banjarmasin," paparnya.

Tiga Lembaga Memberi Rating Stabil

Sebelum penerbitan *global bond*, tiga lembaga pemeringkat internasional Moody's, Standard & Poor, dan Fitch telah memberikan rating Baa3, BB+, BBB- semuanya dengan *outlook stable* untuk Pelindo III.

Standard & Poor resmi memberikan peringkat BB+ untuk kredit korporasi jangka panjang dan axBBB+ untuk



peringkat jangka panjang skala regional ASEAN bagi Pelindo III. S&P memberikan *outlook* perusahaan dengan kategori stabil. S&P juga menyematkan BB+ untuk peringkat penerbitan jangka panjang bagi *senior unsecured notes* yang diterbitkan oleh Pelindo III.

Pelindo III dinilai memiliki tingkat profitabilitas yang tinggi dengan arus kas yang stabil pada operasional berbagai pelabuhan di Indonesia bagian tengah dan timur. Lokasi strategis sejumlah pelabuhan di wilayah Pelindo III terutama di Tanjung Perak, Surabaya dan Tanjung Emas, Semarang dapat menjadi andalan untuk mendukung arus kas dan profitabilitas perseroan.

Kedua pelabuhan itu berada di kota terbesar kedua dan kelima di Indonesia. Pelabuhan tersebut berada di wilayah sentra manufaktur dan pusat industri Indonesia. Kemudian Pelabuhan Banjarmasin merupakan pelabuhan penting bagi pengapalan logistik dari Kalimantan sebagai pulau yang kaya sumber daya alam. Begitu pula pelabuhan di Benoa, Bali yang menyediakan akses ke pulau tujuan wisata yang paling populer.

Pada saat bersamaan, lembaga rating Moody's Investors Service memberikan peringkat Baa3 untuk pertama kalinya bagi Pelindo III. Moody's juga memberi penilaian *outlook* stabil bagi Pelindo III. Peringkat itu mencerminkan *baseline credit assessment* dari Baa3. Pelindo III sebagai perusahaan milik pemerintah juga diperkirakan akan mendapat dukungan keuangan yang kuat dari pemerintah.

Lembaga pemeringkat Fitch Ratings juga memberikan peringkat jangka panjang bagi penerbitan utang valuta asing dan penerbitan utang tanpa jaminan pada level BBB-. Sejalan dengan penilaian Moody's, Fitch juga memberikan *outlook* stabil.

Fitch menegaskan bahwa peringkat utang tanpa jaminan berdenominasi dolar Amerika Serikat yang diterbitkan Pelindo III dinilai berada di level BBB-. Peringkat itu juga didasarkan pada peringkat Indonesia sebagai pemegang saham utama yang mendapatkan rating BBB- dengan *outlook* stabil. (Berlian)



■ Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Perak

Dahlan Iskan Resmikan Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Perak

Awal Oktober lalu Menteri BUMN Dahlan Iskan meresmikan pengoperasian Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, berkapasitas 4000 penumpang dan 2 unit garbarata layaknya bandara.

Secara sederhana Menteri BUMN Dahlan Iskan meresmikan mulai dioperasikannya Terminal penumpang Gapura Surya Nusantara ditandai dengan tandatangan prasasti dan pemotongan pita. Peresmian kali ini bersamaan dengan kegiatan embarkasi penumpang kapal milik PT Pelni (Persero) KM Labobar tujuan Makassar - Jayapura dengan spesifikasi LOA 146 m, DWT : 3.482T, GT: 15.136 Ton dengan kapasitas 3.084 penumpang.

Tak ayal jika Dahlan berharap Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara dapat menjadi contoh bagi pembangunan terminal-terminal penumpang kapal laut di pelabuhan lain di Indonesia. Harapan yang dilontarkan Dahlan Iskan tersebut bukanlah tanpa alasan. Dia menceritakan apa yang terjadi di perbatasan Indonesia dengan Malaysia yang menunjukkan perbedaan fasilitas terminal penumpang di kedua negara tersebut. Para penumpang kapal laut dari Malaysia menuju Indonesia, saat akan naik ke kapal mereka merasakan terminal penumpangnya bagus dengan fasilitas kurang lebih seperti ini (Gapura Surya Nusantara). Ketika mereka turun di Indonesia, fasilitas terminal penumpangnya biasa saja, ini menunjukkan perbedaan yang harus segera dihilangkan secara bertahap," jelasnya. Menurut Direktur Utama Pelindo III-Djarwo Surjanto, pembangunan gedung terminal penumpang Gapura Surya Nusantara yang menelan biaya sebesar Rp. 160 Milyar tersebut untuk mengantisipasi pertumbuhan jumlah penumpang kapal laut dan peningkatan pelayanan kepada para penumpang kapal laut, maka kami membangun terminal yang terdiri atas 3 lantai seluas 16.120m² dengan kapasitas 4.000 penumpang.



■ Dahlan Iskan meresmikan terminal penumpang

Terminal penumpang Gapura Surya Nusantara adalah terminal penumpang kapal laut pertama di Indonesia yang menggunakan garbarata layaknya bandara. Terminal penumpang ini dilengkapi dengan berbagai fasilitas dengan konsep bangunan bersifat modern, green architecture, ramah lingkungan dan hemat energi (menggunakan lampu LED dengan sistem dimming, osesnsa (occupancy sensor), pendingin menggunakan VRF – variable refrigerant flow dan outdoor menggunakan scroll type –automatic backup function).

Selain itu, Terminal penumpang modern Tanjung Perak juga dilengkapi dengan 2 unit garbarata boarding bridge yang menghubungkan terminal penumpang dengan kapal melalui fasilitas berupa lorong yang dapat bergerak secara horisontal dan vertikal disesuaikan dengan posisi pintu pada dek kapal dilengkapi dengan pendingin udara. Jadi penumpang sudah dimanjakan dengan kenyamanan saat mulai masuk dan cek in kemudian naik ke rung tunggu dan pada saatnya masuk kedalam kapal laut.

Tak hanya itu, gedung terminal tersebut juga menggunakan sistem Sewage Treatment Plant (STP) yaitu sistem air yang dapat mendaur ulang air buangan dari gedung itu sendiri menjadi air untuk flushing Toilet.

Pada tahun 2013 lalu, kondisi eksisting terminal penumpang kapal laut di Pelabuhan Tanjung Perak terdiri dari dua bangunan lama yaitu Gapura Surya yang dibangun pada tahun 1976 dan Gapura Nusantara yang dibangun pada tahun 1983 dengan luas 6.800 m² dengan kapasitas 2.500 penumpang.

Berdasarkan data realisasi arus penumpang hingga semester I Tahun 2014 sebanyak 286.078 orang naik dan turun melewati Terminal penumpang Pelabuhan Tanjung Perak. Angka tersebut naik 17% dibanding semester I Tahun 2013.(Manyar)



■ Ruang tunggu penumpang

Perlancar Alur Kalimas Pelindo III Tarik 50 Unit Kapal



■ Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak

Alur Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak beberapa waktu ini mengalami kemacetan menyebabkan kapal tidak bisa keluar ataupun masuk karena alurnya sudah dipenuhi oleh kapal-kapal antar pulau. Pelindo III bersama Syahbandar Pelabuhan Tanjung Perak berupaya mengurai kebuntuan di Muara Terminal Kalimas.

Pelindo III Cabang Tanjung Perak Surabaya berkoordinasi dengan kantor Kesyahbandaran Tanjung Perak memutuskan menarik sedikitnya 50 unit kapal yang masuk ke kolam Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. "Menurut info sedikitnya 50 unit kapal dengan bobot lebih dari 500 GT berangsur masuk bergantian dan mengakibatkan alur keluar dan masuk menjadi tersendat atau bisa kita sebut buntu" ujar Dhany R. Agustian Kahumas Pelabuhan Tanjung Perak, hal ini sesuai aturan tidak diperkenankan mengingat Regulasi yang telah dikeluarkan oleh pihak syahbandar hanya max 500 GT. Seperti diketahui bersama Kapal yang berada di dalam Terminal Kalimas tidak bisa keluar untuk berlayar disebabkan alur keluar dipenuhi oleh kapal-kapal besi yang berusaha masuk ke alur Terminal Kalimas karena memanfaatkan air sedang pasang. Ini disebabkan kondisi sungai yang kerap mengalami sedimentasi, dimana banyak

lumpur dan kotoran dari hulu yang mengalir menuju hilir. Hal ini yang menyebabkan pendangkalan sungai dan kerap menyulitkan olah gerak kapal.

Pagi hari di akhir September lalu mulai pukul 07.00 WIB, Pelindo III dan Syahbandar memutuskan mengeluarkan satu persatu kapal yang membuat buntu alur Terminal Kalimas. "Kapal yang antri hingga di depan ASDP diperintahkan untuk pindah ke daerah zona labuh, agar alur masuk dan keluar Terminal Kalimas bisa dilalui oleh kapal yang akan keluar."

Diperkirakan proses pemindahan kapal yang membuat alur buntu tersebut membutuhkan waktu hingga 20 jam karena memperhatikan pasang surut air laut sehingga malam ini arus Terminal Kalimas sudah normal kembali.

Diharapkan dengan upaya penguraian kapal ini, pihak-pihak yang beraktivitas di Terminal Kalimas, bisa memahami keadaan yang ada saat ini yang merupakan buah ketidaksiplinan terhadap aturan yang ada, ke depan akan dicari formulasi yang efektif dengan duduk bersama seluruh pemangku kepentingan dan para mitra kerja Kalimas. (Manyar)

INKA Menang Tender Kereta Penumpang di Bangladesh

Prestasi gemilang dicatat PT Industri Kereta Api (Persero) dengan memenangkan tender pengadaan kereta penumpang senilai Rp800 miliar di Bangladesh. Keberhasilan ini merupakan yang pertama dibukukan PT Industri Kereta Api (INKA) Madiun sepanjang tahun 2014.

Capaian ini sekaligus mengulang beberapa tahun silam dengan mengeksport kereta penumpang ke negara yang sama. Hanya saja catatan prestasi tahun ini memiliki nilai tambah, lantaran INKA berhasil mengalahkan sejumlah industri kereta api dari sejumlah negara, seperti Korea Selatan, India, Tiongkok, dan Jepang.

Dengan keberhasilan tersebut, PT INKA langsung melakukan rangkaian persiapan, dengan belanja kebutuhan produksi. "Disamping itu, kita sedang menyiapkan *sign in* (penandatanganan kontrak kerja) dengan pihak Bangladesh, guna penyempurnaan perjanjian kerjasama," kata Senior Manager Secretary and General Affairs PT INKA, Cholik Mochamad.

PT INKA berharap *sign in* dilakukan pada bulan Oktober, atau tiga bulan setelah pengumuman pemenang lelang, segera dilakukan proses produksi pada bulan November. Berdasarkan kontrak kerja, pihak kedua atau INKA diharapkan tuntas proses produksi selama dua tahun. Pada tahun kedua, sudah bisa mengeksport kereta penumpang ke Bangladesh.

Cholik menyebut proyek pembuatan kereta penumpang ini sekaligus menunjukkan eksistensi satu-satunya industri kereta api di Asia Tenggara. Sebelumnya INKA sudah pernah mengeksport kereta penumpang ke sejumlah negara seperti Vietnam, Singapura, Malaysia, disusul Australia, Bangladesh, dan Iran.

Sepanjang pengerjaan kereta penumpang, PT INKA tidak melibatkan industri kereta api asal Amerika Serikat,

General Electric (GE). "Kita memang sudah menjalin kerjasama dengan GE, tetapi tidak untuk pembuatan kereta penumpang. Sepenuhnya proses produksi mulai dari desain interior hingga eksterior, murni dari INKA," urainya.

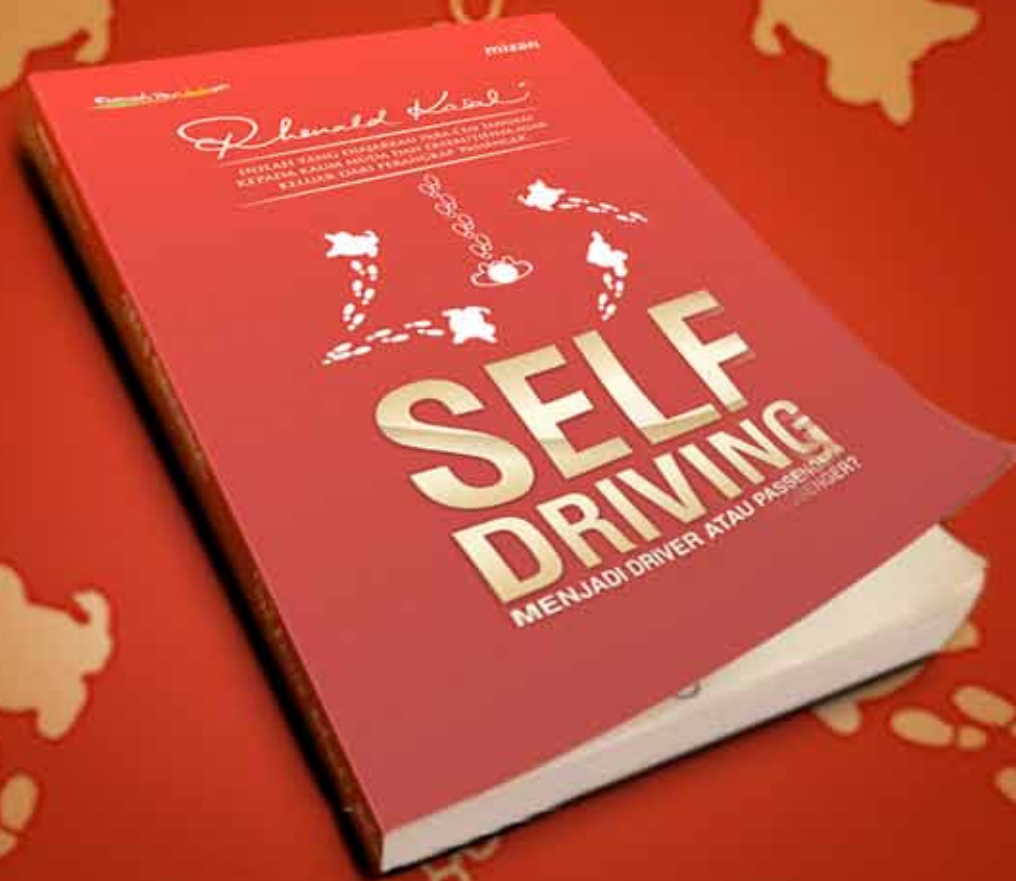
Ditambahkan pria kelahiran Surabaya ini, sepanjang proses produksi tidak terganggu dengan rencana pencabutan subsidi BBM, kenaikan tarif listrik, dan perubahan kurs mata uang asing terhadap rupiah. Ketiga komponen ini sudah dibahas dalam perjanjian lelang pembuatan kereta penumpang. Cholik tidak menampik ketiga komponen ini sedikit banyak mengganggu proses produksi. "Kita sudah membahasnya, dan sejauh ini belum ada gejala yang menyebabkan harga kebutuhan produksi melonjak," terangnya.

Dia mencontohkan, tarif tenaga listrik secara bertahap yang belum berdampak pada harga bahan baku produksi. Sebab kebutuhan bahan industri pembuatan kereta sepenuhnya dibeli dari dalam negeri. Sepanjang tahun 2014 ini PT INKA telah menerima pemesanan pembuatan kereta sebanyak 1.170 unit. Jumlah itu terdiri 1.000 unit *flat car* (gerbong datar untuk peti kemas), 85 unit KRL, dan 85 unit kereta ekonomi (K3) yang semuanya dipesan PT KAI.

Sedangkan pengerjaan yang sudah diselesaikan hingga September sebanyak 600 unit *flat car*, 20 unit K3 dan sudah dikirim. "Oktober nanti kita akan mengirim 20 unit K3 lagi milik PT KAI," tutup Cholik. Khusus untuk desain kereta penumpang milik PT KAI tidak sama dengan pesanan Bangladesh. Desain ditonjolkan untuk KAI adalah *stripping* yang menyerupai kereta eksekutif, meskipun kereta ekonomis. Demikian juga dengan interior, sedikit lebih luas. (Jamrud)

■ Ilustrasi gerbong kereta INKA

Self Driving Menjadi *Driver* atau *Passenger* ?



Judul buku : Self Driving: Menjadi Driver atau Passenger?
Peresensi : Tabita Diela
Penulis : Prof. Rhenald Kasali, Ph.D
Penerbit : Penerbit Mizan
Tahun : September 2014
Tebal : 272 halaman

Pertumbuhan kelas menengah dan besarnya gelombang tenaga kerja baru adalah kesempatan besar bagi Indonesia. Sebentar lagi, merekalah yang akan memegang tampuk kepemimpinan dan membawa Indonesia bersaing dalam pasar bebas. Celakanya hingga saat ini, kebanyakan dari mereka masih terbelenggu orang tua, lingkungan, mitos, dan dirinya sendiri.

Gejala tersebut rupanya ditangkap dengan jeli oleh penulis, pengajar, dan praktisi manajemen, Rhenald Kasali. September ini, Rhenald kembali meluncurkan buku motivasi berjudul "Self Driving: Menjadi Driver atau Passenger?"

Buku ini bukan buku motivasi pertama Rhenald. Sebelumnya, dia juga sudah membuat buku-buku dalam genre yang sama, yaitu *Recode Your Change DNA*, *Mutasi DNA Powerhouse*, *Myelin*, *Cracking Zone*, *Cracking Entrepreneurs*, *Cracking Values*, *Camera Branding*, dan *Let's Change*.

Kali ini, Rhenald memulai bukunya dengan elegan, tapi menusuk. "Jleb", begitu cara saya membahasakannya. Dia mulai dengan kasus-kasus yang sempat diulas media, kemudian mengkritik hidup pembaca dengan cara yang santun.

Awalnya sederhana. Rhenald membangkitkan kesadaran pembaca bahwa masing-masing pembaca sebenarnya punya potensi yang luar biasa. Dia yakin, anak-anak Indonesia adalah "Rajawali yang terlanjur percaya bahwa dirinya hanya burung dara."

Karena itu, anak-anak ini harus dilepas dari belenggu. Mereka sendiri bisa berusaha untuk berubah, dan melepaskan diri dari belenggu tersebut. Begitu juga orangtuanya. Para orangtua pun harus belajar untuk tidak membelenggu dirinya sendiri dan anak mereka. Dalam bukunya, Rhenald mengenalkan konsep "self driving". Baginya, "bangsa yang hebat adalah a driver nation." (Rhenald, 2014: 7). Driver nation hanya bisa dihasilkan dari pribadi yang disebut "driver". Dia sadar bahwa dialah mandataris kehidupan. Di sisi lain, pemimpinnya pun sadar bahwa dia mendapatkan mandat dari rakyat untuk melakukan perubahan.

Driver vs passenger

Rhenald membagi masyarakat Indonesia menjadi dua, mereka yang driver dan passenger. Idealnya, seseorang harus bermental driver agar bisa memimpin dirinya sendiri, kelompok, perusahaan, dan negara. Namun,

rupanya negara ini penuh dengan orang-orang bermental passenger yang masih mengekor. Selain itu, ada pula good driver, good passenger, dan bad driver, bad passenger. Orang-orang dalam kelompok bermental passenger, terlebih bad passenger, menurut Rhenald, telah mengalami pembentukan karakter yang buruk dalam hidupnya.

Akibatnya, seringkali kita temukan orang Indonesia tidak punya keseimbangan antara tutur kata dan tindakan. Ada luka batin yang membuat orang-orang ini cenderung menyakiti orang lain. Selain "menyerang" tiap pribadi pembaca, Rhenald juga mengkritik berbagai fakta lain yang terjadi di Indonesia. Salah satunya, dia mengkritik sistem pendidikan Indonesia yang kaku dan seolah enggan berkembang. Dia juga secara vokal mengkritik kultur kerja di perusahaan-perusahaan dan pemerintahan.

Dibaca dengan jujur

Sembari menjelajah halaman demi halaman buku ini, Rhenald sukses membawa emosi pembaca. Dengan caranya sendiri, dia sukses membuat pembaca berkaca mengenai perjalanan hidup, perilaku, kebiasaan, dan luka-luka batin yang ada dalam diri pembaca. Tidak hanya lewat pengalaman pribadi dan pandangannya, Rhenald juga menceritakan pengalaman hidup dari tokoh ternama. Mulai dari cerita TR, atau Theodore Roosevelt, hingga Gus Dur.

Tiap-tiap tokoh dipilih dengan apik dan cerdas oleh sang penulis. Cerita masing-masing tokoh pun disajikan gamblang, dan pesannya bisa dengan mudah dicerna oleh pembaca. Lewat tokoh-tokoh ini, pembaca bisa belajar, berkaca, bahkan menilai. Pembaca diberi kebebasan membuat penilaiannya sendiri dan mengasosiasikannya pada kehidupan pribadi.

Buku ini tidak hanya berisi rentetan kata dengan huruf yang saling berdempetan. Rhenald menggunakan tanda-tanda visual untuk memudahkan sekaligus menarik perhatian pembaca. Sese kali, dia juga menyisipkan foto dan ilustrasi.

Namun, semua yang disajikan penulis buku ini, efeknya berada di tangan Anda sendiri. Selama menjelajahi isi buku, Anda perlu menjadi pembaca yang jujur. Tidak semua orang punya mental tangguh dan sudah mampu menjadi "driver". Di sinilah kerelaan Anda perlu berperan. Mulailah jujur pada diri Anda sendiri, kemudian cobalah berubah menjadi passenger yang baik. Kemudian, latih diri Anda menjadi driver. Tidak mustahil, Anda akan jadi driver yang baik pula. Anda siap? (Berlian)

Bandara Kamil dan Pelabuhan Bergarbarata



■ Garbarata terminal penumpang kapal laut

“Saya pernah kehujaan saat antri imigrasi di bandara Bandung ini. Antrenya panjang sampai ke luar bangunan.” Yang mengucapkan itu bukan orang sembarangan: Walikota Bandung Ridwan Kamil. “Setahun lagi Pak Walikota tidak akan malu lagi. Bandara wajah baru akan selesai dalam 12 bulan.” Yang mengucapkan ini saya.

Hari itu, pekan lalu, pembangunan terminal baru Bandara Husein Sastranegara Bandung dimulai. Waskita Karya, kontraktornya, sanggup mengerjakannya dalam 12 bulan. Dengan demikian saat HUT kota Bandung September tahun depan, bandara baru bisa jadi kado terbaik.

Direktur Utama PT Angkasa Pura II, Tri Sunoko, sebenarnya sudah merencanakan pembangunannya tahun lalu. Anggarannya pun sudah siap. Tapi urusan tukar menukar lahan baru minggu lalu bisa tuntas. Bandara Bandung memang unik. Ini adalah bandara milik TNI AU. Lokasi

perluasan ini menyangkut tanah PT Dirgantara Indonesia, PT AP II, dan TNI AU. Harus ada administrasi yang panjang untuk menyepakatinya. Agar tidak terjadi masalah di kemudian hari.

Memang bandara Bandung masih termasuk salah satu yang “memalukan”. Mirip dengan kondisi bandara Semarang, Yogyakarta, dan Banjarmasin. Tapi Bandung sedang dalam pengerjaan. Semarang juga segera mulai. Dua minggu lagi. Bahkan seandainya tidak ada masalah lahan, tahun lalu pun pembangunan Bandara Ahmad Yani Semarang yang baru sudah bisa dimulai. Dirut Angkasa Pura I, Tommy Soetomo, sudah menyediakan dananya sejak tahun lalu.

Bandara Banjarmasin juga sama. Tommy sudah menganggarkan tahun lalu. Persoalan tanah luar biasa alotnya. Tapi masalah itu kini juga sudah selesai. Dua minggu lagi pekerjaan sudah bisa dimulai. Tinggal

Yogya yang masih agak lama. Harus menunggu proses perpindahan lokasi ke Kulon Progo. Tidak mudah mengadakan lahan hampir 1.000 ha di lokasi baru.

Setelah Lombok, Medan, Makassar, Riau, Jambi, Palembang, Balikpapan, Denpasar semua memiliki bandara baru, dan kalau pembangunan di Bandung, Semarang, Silangit, dan Banjarmasin selesai, praktis tidak ada lagi bandara di bawah BUMN yang masih “memalukan”.

Hari Minggu kemarin, dalam perjalanan menuju Waingapu, saya meninjau (lagi dan lagi) bandara baru Bali. Bagi yang sudah seminggu tidak ke Bali, baiknya segera ke Bali lagi. Lihatlah terminal domestiknya. Sudah seminggu ini difungsikan. Tidak lagi “nebeng darurat” di terminal baru internasional. Lihatlah ruang check-in-nya. Terbaik di dunia -sepanjang yang saya tahu.

Saya lebih menyukai terminal domestik ini daripada terminal internasionalnya yang mewah itu. Tentu saya juga keliling terminal internasional. Atas dan bawah. Sampai ke ruang boarding. “Ini sudah sekelas bandara Hongkong,” ujar saya pada Herry Sikado, GM Bandara Ngurah Rai yang selama dua jam menyertai saya “olahraga pagi” jalan cepat dari terminal ke terminal.

“Yang jelas sudah mengalahkan bandara Melbourne dan Sydney,” celetuk Sikado. “Saya baru kembali dari sana,” jelasnya. “Nilai bandara Melbourne kira-kira 7,5. Nilai Ngurah Rai setidaknya 8,5,” tambahnya. Ini dibenarkan seorang turis asal Perth, Australia Barat. Kepada Sikado turis itu mengatakan bandara Bali ini nilainya sembilan. Bahkan mungkin sepuluh. “Bandara Perth nilainya delapan,” kata turis itu.

“Revolusi” harga diri juga terjadi di pelabuhan laut. Minggu lalu, dengan agak dipaksakan, saya diminta meresmikan Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara, sebuah terminal modern di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, milik Pelindo III. Saya sebut “agak dipaksakan” karena pelabuhan ini sebenarnya baru benar-benar akan selesai bulan depan. Masih ada beberapa kabel yang belum nyambung.

Masa jabatan saya berakhir 18 Oktober minggu depan. Mungkin Dirut Pelindo III ingin agar saya melihat sendiri apakah antara perencanaan dan pelaksanaannya sesuai dengan yang saya harapkan. “Melebihi yang kita rencanakan,” komentar saya pada Djarwo Surjanto, Dirut Pelindo III. “Saya tidak menyangka Anda merealisasikannya sebagai ini,” tambah saya sambil menunjuk garbarata.

Garbarata? Yes! Inilah untuk pertama kalinya penumpang kapal dilewatkan garbarata. Seperti naik pesawat saja. Tidak lagi lewat tangga di dinding kapal yang bergoyang-goyang

itu. Yes! Pelindo III memulainya! Sejarah! Terminalnya pun istimewa. Bandara Halim saja kalah! Bandara Terminal I Surabaya pun takluk! Tapi “dendam” saya sebenarnya bukan di Surabaya. Melainkan di Nunukan. Nunukanlah pelabuhan laut yang langsung berhadapan dengan Malaysia (Tawao, Sabah). Lalu-lintasnya sangat ramai. Tapi pelabuhan penumpangnya ampun-ampun jelek dan semrawutnya! Rasanya begitu malu.

Begitu meninggalkan Tawao dan mendarat di Nunukan njomplang-nya luar biasa. Seolah-olah bangsa ini memang pantas jadi pesuruhnya bangsa Malaysia. Ngurus pelabuhan saja tidak bisa. Beda Tawao (Malaysia) dan Nunukan (Indonesia) bukan lagi langit dan bumi. Tapi langit dan sumur! Saya langsung telepon Dirut ASDP, Danang Baskoro. “Memalukan,” kata saya. “Ayo kita bangun yang modern. Lebih modern dari Tawao. Ini persoalan kecil,” kata saya. “Pak Dahlan, itu bukan milik BUMN,” jawabnya sambil tertawa. Begitu gelinya dia mendengar omelan saya, sampai-sampai gerak bibir Danang terasa di HP saya. “Kalau begitu ajukan permintaan untuk kita ambil alih,” kata saya agak malu. “Hehehe,” jawabnya. Kini dengan selesainya terminal penumpang Gapura Surya di Tanjung Perak, dendam itu setengah terbayar. Thanks Pak Djarwo!

Jawaban separonya lagi akan diberikan oleh Dirut Pelindo IV, Mulyono. Tahun depan. Mulyono sudah menganggarkan akan membangun terminal penumpang di Nunukan. Dirut Pelindo I, Bambang Eka Cahyana, juga membangun hal yang sama di Pelabuhan Belawan. Saya sudah setuju desainnya. Pelindo IV-lah yang akan membalaskan “dendam” kita di Nunukan. Inilah SMS Mulyono, dua hari lalu: “Selamat pagi Pak Dahlan, kami laporkan untuk Nunukan tahun depan kami anggarakan membangun terminal baru yg akan lebih bagus dibanding terminal penumpang di Tawao (Malaysia)”.

Alhamdulillah. Tentu bukan pepesan kosong. Bukan pula PHP. Sebagai bukti bahwa tekad itu sudah membaja, Mulyono pun kini sedang menyelesaikan terminal penumpang kapal di Makassar sama modernnya dengan yang baru saya resmikan di Tanjung Perak itu. Juga menggunakan garbarata dan eskalator-eskalator. “Tiga bulan lagi garbaratanya sudah terpasang,” ujar Mulyono.

Tentu saya bangga dengan teman-teman BUMN. Saya pun, dari bawah pohon kesambi di pedalaman pulau Sumba yang kering, sambil memandang “kebun kincir angin” ciptaan Ricky Elson, saya membalas SMS itu: “Saya terharu baca SMS Pak Mul. Kalau terminal di Nunukan itu jadi kelak, jangan lupa SMS saya ya. Meskipun saya tidak jadi menteri lagi, saya akan lihat ke sana.” Pak Mul pun menjawab: “Kami berharap Bapak tetap menyebarkan virus kerja keras, cerdas, dan ikhlas.” “Amiiin,” batin saya. (Berlian)



■ Ilustrasi angkutan kendaraan

Angkutan Kendaraan Melalui Tanjung Emas

Pengiriman produk otomotif lewat angkutan laut menekan biaya, kemacetan, dan kerusakan jalan raya

Inovasi peningkatan pelayanan kepada pengguna jasa di lingkungan Pelindo III Cabang Tanjung Emas Semarang, memang bukan sesuatu hal yang sama sekali baru. Sebelumnya, Cabang Banjarmasin dan Tanjung Perak Surabaya, juga sudah memulai melaksanakan *handling* barang-barang kiriman berupa produk otomotif yang terdiri dari berbagai kendaraan roda empat jenis sedan pribadi, kendaraan penumpang, truk ukuran kecil serta dan lain sebagainya dari pelabuhan pemberangkatan Tanjung Priok Jakarta.

Bahkan untuk Pelabuhan Tanjung Perak, pangkalan Mirah yang selama ini berperan sebagai tempat pelayanan bongkar muat general cargo, ke depan akan dirahkan menjadi dedicated area untuk bongkar muat kendaraan bermotor serta kapal Roll On/Roll Off (RO-RO) pendukung operasional kegiatan lepas pantai (Off Shore Base Supply).

Seiring dengan berkembangnya waktu, tampaknya para produsen kendaraan bermotor yang umumnya berpusat

di Jakarta, kian serius memanfaatkan moda transportasi laut untuk mengirimkan produk mereka ke wilayah-wilayah pemasaran di Pulau Jawa, Kalimantan, Sulawesi dll. Setelah produsen mobil Honda dan Daihatsu sukses dalam mengirimkan ratusan kendaraan roda empat ke pasar Kalimantan dan Jawa Timur lewat Pelabuhan Banjarmasin dan Tanjung Perak Surabaya, kini Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM) sepeda motor Honda, juga mulai mengalihkan pengiriman produk untuk pasar di Jawa Tengah, lewat Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Berbagai Gangguan

“Pelaku bisnis otomotif mulai menyadari bahwa pengiriman produk menggunakan moda transportasi angkutan darat menggunakan truk, tidak lagi menjadi pilihan utama. Pertimbangan mereka, angkutan menggunakan truk selama ini sering mengalami berbagai gangguan, mulai kemacetan pada jalan penghubung kota-kota utama di Pulau Jawa yaitu Jakarta-Semarang-Surabaya, kurang

aman dari gangguan “penguasa jalan” yang terdiri dari kawanan “bajing lompat” dan oknum-oknum tak bertanggungjawab, juga berpotensi mengakibatkan cepat rusaknya jalan pada jalur pantura yang dilalui seperti yang terjadi dengan rusaknya jembatan Comal yang sampai saat ini belum tuntas. Akhirnya mereka memilih menggunakan moda transportasi laut, yang mampu mengangkut dalam jumlah besar, aman dan lebih cepat sampai ke tujuan” ungkap General Manager PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Emas Tri Suhardi kepada Reporter Dermaga yang beberapa waktu lalu melakukan liputan ke Semarang.

Dalam kesempatan terpisah, Manager SDM & Umum Pelabuhan III Tanjung Emas Nugroho Christianto yang membawahi bidang kehumasan menjelaskan bahwa sampai dengan awal September lalu, telah terjadi empat kali kunjungan kapal pengangkut kendaraan bermotor roda dua yang sandar di Dermaga Nusantara Tanjung Emas. Pada bulan Agustus 2014 lalu, telah terjadi dua

kali kunjungan. Khusus KM Zaisan Star yang tiba pada pertengahan Agustus, mengangkut sebanyak 1.378 unit sepeda motor yang terdiri dari 85 unit Honda Scoopy, 297 unit Beat F1 dan 996 unit New Vario.

“Kegiatan bongkar muat kendaraan bermotor di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, merupakan pengembangan pelayanan jasa pelabuhan yang selama ini hanya melayani bongkar muat general cargo dan petikemas maupun penumpang. Diprediksi segmen usaha ini kedepan akan kian berkembang bukan hanya di segmen kendaraan bermotor roda dua, tetapi tak tertutup kemungkinan terjadinya bongkar kendaraan bermotor roda empat. Hal itu mengingat makin tingginya permintaan pasar terhadap kendaraan bermotor, yang berakibat pada kian meningkatnya produk kendaraan roda dua maupun roda empat” tutur Manager SDM & Umum Pelabuhan III Tanjung Emas yang biasa disapa akrab dengan sebutan Nugi tersebut. (Nilam)



■ Ilustrasi bongkar muat



■ Ilustrasi penumpang kapal laut

PSO Untuk Tiket Kelas Ekonomi PELNI



**Banyak BUMN yang mendapat “suntikan”
biaya mampu menutup kerugian usaha
Bagaimana dengan PT PELNI?**

Pernah ada masanya, ketika Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang merupakan “warisan” masa kolonial, hanya menjadi beban pemerintah, karena tak juga kunjung mampu bangkit dari posisinya yang terpuruk. Banyak penyebab yang berujung pada kesulitan bahkan sebagian bangkrut, akibat inefisiensi dalam sistem manajemen. Hal seperti itu, tidak saja dialami oleh BUMN non profit yang hanya berorientasi kepada riset terhadap ilmu-ilmu dasar, yang disebut sebagai institusi yang *sepi ing pamrih – rame ing gawe*, seperti PT Sanghyang Seri (riset dan pengembangan bibit padi unggul), PT Biofarma (penyelidikan farmakologi dan obat-obatan), dan masih banyak contoh lainnya lagi. Ternyata, pernah juga terjadi perusahaan-perusahaan yang berorientasi kepada pelayanan umum dan massal, yang seharusnya menjadi profit center, juga ikut-ikutan terkena “penyakit” hidup enggan mati pun segan.

Penyebabnya antara lain, BUMN Transportasi seperti Dinas Angkutan Motor Republik Indonesia (DAMRI), Perusahaan Negara Garam (PN Garam), Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) dan masih banyak lainnya, justru menjadi *cost center* yang menjadi beban keuangan negara. Penyebab utamanya antara lain karena fungsi sosial sebagai penampung tenaga kerja yang tak bisa sertamerta ditata lewat Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) tanpa menimbulkan gejolak sosial, fungsi manajemen yang cenderung terjadinya kebijakan *right man in the wrong place, wrong man in the right place* atau bahkan *wrong man in the wrong place*. Penyebab lain adalah masih “terpaksa” dioperasikannya alat produksi sisa masa lalu yang tidak lagi mampu mendukung produktifitas sementara untuk menggantinya diperlukan biaya yang sangat besar.

Umumnya masyarakat hanya bisa merasa “heran” bahwa BUMN yang berfungsi sebagai pelayanan publik dan selalu dipadati pengguna jasa, sampai dengan beberapa waktu lalu masih berada dalam posisi merugi, seperti terjadi pada Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) maupun PT PELNI. Baru setelah era diluncurkannya semboyan bekerja-bekerja dan bekerja” oleh Menteri BUMN, kondisi kian berubah. Perusahaan angkutan berbasis rel, yang kemudian dikenal sebagai PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), bukan hanya berhasil menjadi contoh keberhasilan revitalisasi BUMN, tetapi juga mampu meraup untung bahkan mengembangkan rencana-rencana strategis berupa perubahan sistem manajemen, pengembangan prasarana jalur rel ganda dan layanan angkutan petikemas memanfaatkan moda transportasi berbasis rel hingga dimulainya proyek membangun angkutan berbasis rel di Pulau Sulawesi.

Jalur Laut.

Indonesia sebagai negara kepulauan yang mencakup 17.000 pulau besar maupun kecil yang sebagian besar berpenghuni dan rata-rata memiliki potensi ekonomis, sudah pada tempatnya bila harus memperhatikan moda transportasi laut. Hal tersebut disebabkan oleh pentingnya peran moda transportasi laut untuk distribusi barang maupun mendukung mobilitas arus penumpang.

“
Surat Keputusan
Menteri Perhubungan
No. PM 11 Tahun
2014 tentang
penyelenggaraan
kewajiban pelayanan
publik bidang
angkutan laut untuk
penumpang kelas
ekonomi tahun
anggaran 2014
”

Menyadari hal tersebut, pemerintah Hindia Timur pada tahun 1924 mulai membangun perusahaan NV Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Perusahaan ini tak hanya fokus pada pelayanan barang, tetapi juga memperhatikan angkutan penumpang.

Ketika terjadi peralihan kekuasaan akibat Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia 17 Agustus 1945, banyak kekayaan negara termasuk sektor transportasi mulai dari darat (kereta api dan bus), udara (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/ KLM) dan KPM yang

diambil alih, tetapi pengelolaannya masih berada di tangan asing. Sebagian lagi, seperti Djawatan Kereta Api (DKA) difungsikan sebagai alat transportasi menunjang mobilitas perang kemerdekaan. Kondisi seperti ini terus berlangsung hingga penyerahan kedaulatan sebagai hasil Konferensi Meja Bundar (KMB) akhir Desember 1949.



Yang terjadi setelah itu, adalah kekosongan sarana angkutan umum hampir di semua moda. Kereta api masih ada, tetapi stasiun dan rel banyak yang hilang karena besinya diangkut ke “negeri leluhur” untuk dilebur menjadi alat perang. Di udara, pesawat-pesawat angkutnya tak balik setelah mengangkut evakuan ke Eropa dan Australia. Di laut, yang tertinggal hanya kapal “hitam” pengangkut barang yang sudah hampir menjadi rongsokan, sedangkan angkutan penumpang juga tak kebagian armada yang lumayan baik.

Untuk tetap menjaga jalur laut nusantara bagi mobilitas penumpang, pemerintah mulai mendorong berdirinya PT PELNI dengan modal kapal-kapal bekas. Baru beberapa tahun kemudian, PELNI mampu membeli kapal-kapal baru yang dibuat di galangan luar negeri. Namun kondisi perusahaan ini juga masih jauh daripada sehat. “Kapal-kapal Hitam” milik PELNI makin lama kian menghilang dari jalur laut. Setelah sekian lama fokus mengoperasikan kapal angkutan penumpang, justru pada akhir-akhir ini Manajemen PT PELNI mulai menyadari perlunya segera memiliki kapal kargo seperti dimasa lalu. Jalan tengah yang ditempuh adalah mengubah kapal-kapal



■ Ilustrasi kapal penumpang PELNI

penumpang kelas 5.000 GT, menjadi kapal kombo untuk angkutan penumpang, barang dan Petikemas. Selain itu, juga terdapat kapal-kapal jenis RoRo yang dioperasikan PELNI.

Subsidi Tiket Ekonomi

Dengan menilai urgensi transportasi laut untuk Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), maka penyediaan sarana dan prasarana transportasi laut menjadi perhatian utama pemerintah. Karenanya, beberapa waktu lalu melalui Direktorat Jenderal Angkutan Laut Kementerian Perhubungan (Ditjenla Kemenhub), telah dilakukan berbagai upaya memenuhi kebutuhan, termasuk mengucurkan dana Public Service Obligation (PSO) angkutan laut, sebagai kelanjutan kebijakan PSO sebelumnya, yang dikucurkan untuk penumpang kelas ekonomi melalui PT KAI.

Untuk pelaksanaannya, Kemenhub berkenan memberikan dana segar kepada PT PELNI sebesar Rp.872.789 miliar, sebagai subsidi harga tiket penumpang kelas ekonomi. Adapun rinciannya diperuntukkan bagi 18 kapal dengan 376 voyage kapal yang dioperasikan BUMN angkutan penumpang laut ini.

“Sebenarnya, sejak tahun 2003 pemerintah melalui Ditjenla telah memberikan bantuan kepada PT PELNI melalui subsidi PSO untuk angkutan laut. Dengan adanya pemberian subsidi ini, diharap BUMN yang memiliki tugas di sektor angkutan penumpang moda transportasi laut ini dapat meningkatkan akses transportasi publik ke wilayah terpencil dan terluar, utamanya pada daerah perbatasan dengan negara tetangga” ujar Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan (Dirjenhubla Kemenhub) Capt. Bobby Mamahit.

Dapat dijelaskan bahwa PSO untuk PELNI, pemberlakuan subsidi telah dilakukan sejak tanggal Januari 2014, berdasar Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 11 Tahun 2014 tentang penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik bidang angkutan laut untuk penumpang kelas ekonomi tahun anggaran 2014. Pelaksanaannya dilakukan lebih cepat daripada penandatanganan perjanjian penyelenggaraan PSO antara Ditjenhubla dengan PELNI. Untuk PSO tahun 2013, kucuran dananya dilaksanakan bulan Juli dengan besaran Rp.845,2 miliar dengan rincian Rp.816,7 untuk PELNI dan Rp.27,5 miliar untuk pelayaran perintis. Besaran jumlah pemberian PSO untuk PELNI tahun 2014 ini, meningkat 4% dibanding dengan realisasi pemberian PSO tahun 2013. (Nilam)



■ Ilustrasi pariwisata bahari

Pariwisata Bahari Terkendala Faktor Infrastruktur dan Pemasaran

Tol laut diharapkan mendorong potensi wisata bahari Indonesia

Meskipun dikenal memiliki lokasi dan keunikan yang sangat melimpah, akan tetapi pariwisata bahari di Indonesia masih tertinggal dibanding dengan potensi yang dimiliki saat ini. Menurut pengamat dan praktisi industri pariwisata bahari, hal tersebut disebabkan oleh masih adanya kendala, berupa buruknya infrastruktur dan minimnya pemasaran.

Fenomena tersebut mencuat setelah diungkapkan oleh Wakil Menteri Pariwisata & Ekonomi Kreatif (Wamen Parekraf) Sapta Nirwandar ketika membuka Indonesia Tourism & Creative Economy Fair di Jakarta Convention Center, yang diikuti lebih dari 1.000 usaha wisata dan pegiat industri kreatif, akhir Agustus 2014 lalu.



■ Ilustrasi pameran wisata

“Sampai saat ini, kita belum optimal mengelola laut yang melimpah dengan obyek wisata dari sekitar 13.000 pulau, baru sedikit yang benar-benar dikelola, baik secara terintegrasi dalam rangka “mengundang” wisatawan mancanegara (wisman) maupun wisatawan nusantara (wisnus)” ujar Sapta Nirwandar pula.

Dikatakan selanjutnya, wisata bahari yang terintegrasi, adalah pengelolaan secara menyeluruh terhadap suatu pulau, mulai dari penataan wilayah, perlindungan ekologis dan biologis, hingga ketersediaan moda transportasi yang memadai menuju pulau, pelabuhan, kapal pesiar, hotel dan restoran. Selain itu, paket wisata yang menarik berdasar tarif yang wajar.

Gagasan Tol Laut

Berdasar data, 70% wisatawan yang berkunjung ke Indonesia, memilih obyek yang terkait dengan lautan dibanding wisata kota, kecuali terhadap kita-kota yang memiliki obyek wisata heritage. Apakah hal itu disebabkan keindahan lokasi dan pemandangan alamnya, atau terdorong niat khusus menikmati olahraga perairan. Jenis olahraga yang dilakukan di laut, bisa berbagai ragam. Ada yang memilih diving (selam), surfing (selancar), dan snorkeling (menikmati pemandangan bawah air), atau hanya sekedar berjemur di pantai menikmati panas matahari tropis yang bagi penggemarnya mempunyai daya tarik tersendiri.

"Maka patut disayangkan, bahwa kita masih kurang dalam pemasaran. Dari total Rp 2 triliun anggaran untuk pariwisata, baru sekitar Rp.600 miliar hingga Rp.700 miliar digunakan untuk pemasaran" kata Nirwandar. Menanggapi Wamen Parekraf, Ketua Badan Promosi Pariwisata Indonesia Wiryanti Sukamdani mengatakan promosi pariwisata Indonesia memang belum bisa dilakukan secara *all-out*, mengingat belum adanya konsep yang jelas mengenai apa saja yang akan dipromosikan.

Berbeda dengan konsep wisata belanja dan insentive yang dipromosikan Singapura, wisata kuliner dan memanjakan tubuh di Thailand atau wisata budaya dan religi di Jepang, maka untuk Indonesia belum ditemukan kata sepakat yang harus diprioritaskan dalam promosi. Karenanya, Bali sebagai Daerah Tujuan Wisata (DTW) kultural dan tetap menjadi ikon dalam promosi pariwisata Indonesia.

"Ke depan, wisata bahari di Indonesia masih akan memegang peran penting. Bahkan dengan direncanakannya membangun tol laut oleh Djoko Widodo selaku Presiden RI terpilih, kan menjadi peluang meningkatkan arus kunjungan wisman. Sebab program

pembangunan tol laut, tentunya akan dibarengi dengan pengembangan pelabuhan termasuk perbaikan dermaga, fasilitas marina, tempat sandar kapal, dan penataan kawasan kepulauan yang kesemuanya bisa diharapkan mampu mendorong pertumbuhan pariwisata bahari" kata Yanti.

Penyumbang Devisa

Dikatakan pula oleh Wiryanti Sukamdani, bahwa dalam rangka membuka peluang bagi kunjungan wisman maupun wisnus ke obyek wisata di luar yang dikenal sekarang, Kawasan Timur Indonesia (KTI) perlu lebih diperhatikan. Katanya: "Di KTI terdapat obyek wisata Pulau Komodo di Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) yang sudah diakui sebagai warisan alam non bendawi yang baru. Demikian pula Kepulauan Raja Ampat di Papua Barat serta Wakatobi di Sulawesi Tenggara, yang dulu dapat dikatakan tak dikenal orang, kini berkat promosi yang gencar sudah berhasil menyedot perhatian wisatawan dari berbagai penjuru dunia" kata Ketua Badan Promosi Pariwisata Indonesia.



■ Ilustrasi wisata bawah laut

Lebih jauh dikatakan, bahwa di masa depan kelak, industri pariwisata akan menjadi penyumbang devisa terbesar bagi perekonomian Indonesia. Dengan syarat, pemerintah harus lebih serius mengembangkan sektor ini. Apabila di masa mendatang sumbangan devisa yang berasal dari minyak dan gas bumi maupun batubara sebagai barang industri berbasis fosil yang tak terbarukan, mengalami kemerosotan, Indonesia masih dapat mengandalkan “industri tanpa asap” di sektor pariwisata, karena cukup banyak memiliki alam, utamanya pulau-pulau eksotis yang jumlahnya ribuan.

Harus diakui bahwa saat ini secara umum pariwisata belum menjadi sektor prioritas pemerintah, kendati sektor ini telah terbukti menjadi penyumbang devisa terbesar keempat setelah minyak dan gas bumi, batubara, dan Crude Palm Oil (CPO) bersama produk turunan lain yang dihasilkan oleh kelapa sawit. Ironisnya, meskipun pada tahun 2013 lalu pariwisata berhasil menyumbang devisa sebesar US \$10 miliar setara dengan lebih dari Rp.116 triliun, tetapi anggaran untuk sektor ini masih sangat minim.

Karena selama ini belum menjadi prioritas, maka pengembangan industri pariwisata juga kurang optimal. Padahal, terapat lebih dari 30 juta orang Indonesia yang terlibat dalam ini, mulai mereka yang berusaha di perhotelan, biro perjalanan, angkutan, bidang kuliner, hingga cenderamata yang 99% digerakkan oleh swasta, “kata Ketua Persatuan Hotel & Restoran Indonesia (PHRI) Bidang Luar Negeri John Masli, yang juga menjamin bahwa PHRI dengan 9.000 anggotanya siap mendukung dengan sumber daya dan kapasitas, apabila pemerintah bertekad menjadikan pariwisata sebagai prioritas. (Nilam)



■ Ilustrasi selancar

Garuda Terus Ekspansi Rute Domestik dan Internasional



Belum banyak *direct flight* (penerbangan langsung) untuk rute domestik membuat Garuda Indonesia melakukan terobosan guna memperkuat pasar domestik. Kali ini Garuda telah membidik dua rute penerbangan baru, melalui Surabaya.

Kedua rute yang dijadwalkan Garuda adalah Surabaya-Manado dan Surabaya-Batam. Selain kedua rute domestik anyar ini, Garuda tengah menjajagi rute domestik lainnya, yakni Surabaya-Bawean yang masih dalam proses *finishing* pembangunan *runway*.

Vice President Domestic Area 3 Jawa-Bali dan Nusa Tenggara, Ari Suryanta mengungkapkan pihaknya telah melakukan observasi pasar sebelum melakukan penambahan rute baru ini. Berdasarkan observasi tersebut, Garuda menilai demand dari dua rute domestik tersebut cukup tinggi. Selain itu, belum banyak *airline* yang memberi fasilitas *direct flight* dari Surabaya.

"Rencananya bulan Oktober ini sudah terealisasi untuk rute Manado dan Batam. Sedangkan rute Bawean masih kita lihat dulu perkembangan pembangunan *runway*-nya," kata Ari Suryanta. Pembangunan *runway* di Bawean

dikabarkan sepanjang 900 meter, sedangkan kebutuhan *runway* untuk *aircraft* Garuda minimal 1,6 km.

Dibukanya rute baru ini menambah rute anyar dari Surabaya sepanjang tahun 2014. Belum lama ini Garuda menambah dua rute baru dari Bandara Internasional Juanda ke kota-kota lain, seperti Banyuwangi dan Jember.

Rute Surabaya-Manado dan Surabaya-Batam ini diharapkan bisa menyuguhkan *seat load factor* (SLF/tingkat keterisian tempat duduk) yang tinggi. Emiten plat merah ini mematok SLF bisa mencapai 80 persen dari total kapasitas tempat duduk. "Rata-rata pesawat kita diatas 80 persen SLF-nya. Mudah-mudahan bisa terpenuhi," tegas pria kelahiran Jakarta itu.

Sebagai *leading sector* angkutan udara, Garuda terus melakukan inovasi dan terobosan. Salah satunya dengan menghadirkan 27 *aircraft* (pesawat) anyar di tahun ini, untu memperkuat armada total menjadi 149 unit.

Disebutkan Ari Suryanta, penambahan *aircraft* ini sekaligus memperkuat pasar domestik maupun internasional. Ditahun 2014 ini Garuda telah menjalankan 40 *flight* atau



■ Pesawat Garuda Indonesia

naik hampir dua kali lipat dari tahun lalu yang hanya 28 *flight* hingga Desember 2013.

“Ini sebuah catatan bahwa Garuda masih dipercaya publik. Dimana kami juga memberi pelayanan *full service*, yang tidak dimiliki *airline* domestik lainnya. Ditambah dengan standart dan sertifikasi keselamatan dari IATA yang memastikan penerbangan kita aman,” papar Ari.

Aircraft yang didatangkan ini tidak hanya untuk memperkuat dua rute baru yang akan dijalankan Garuda. Semua pesawat akan terus melakukan penerbangan dan tidak selalu monoton pada satu rute saja. Tetapi hampir semua daerah akan dikunjungi pesawat yang baru dibeli ini.

Garuda Indonesia selain tengah membidik dua rute baru, rute internasional lainnya juga tengah dijanggi. Salah satunya yang hampir pasti adalah Denpasar-Dili, Timor Leste yang diharapkan terealisasi pada bulan kesepuluh tahun 2014.

Peluang rute ini mayoritas merupakan *business trip*, dimana banyak warga Indonesia yang menjalankan bisnis di Denpasar dan Dili. Sementara *direct flight* yang

menghubungkan kedua kota ini belum terlayani *airline* domestik.

Observasi lainnya adalah Surabaya-Hong Kong dan Surabaya-Australia. “Khusus untuk Australia, pemilihan kotanya antara Melbourne atau Perth. Dua kota ini sama-sama penting, dan banyak warga Indonesia yang tinggal di Australia, dan rata-rata mereka adalah pelajar-mahasiswa,” tutup Ari Suryanta.

Dijumpai disela-sela Garuda Travel Fair (GATF), Ari menyebut rute menuju Australia lebih banyak dilayani dari Jakarta dan Denpasar. Padahal warga Surabaya dan sekitarnya tidak sedikit yang menuntut ilmu di negeri Kanguru itu. Kekuatan tersebut ditambah dengan makin lebarnya pintu perdagangan antara RI dengan Australia belakangan ini.

Untuk rute Surabaya-Hong Kong dan Australia ini diperkirakan terealisasi enam bulan kedepan, setelah observasi tuntas. Umumnya observasi dilakukan selama enam bulan untuk pembukaan rute-rute internasional, seperti yang sudah dilakukan Surabaya-Jeddah. (Jamrud)

A photograph of a person in a small boat on the water in front of stilt houses. The person is in the center of the frame, facing away from the camera. The water is calm, and the sky is overcast. The stilt houses are in the background, with blue roofs and wooden structures.

Menyelami Harmoni Kehidupan Bahari di Torosiaje Laut

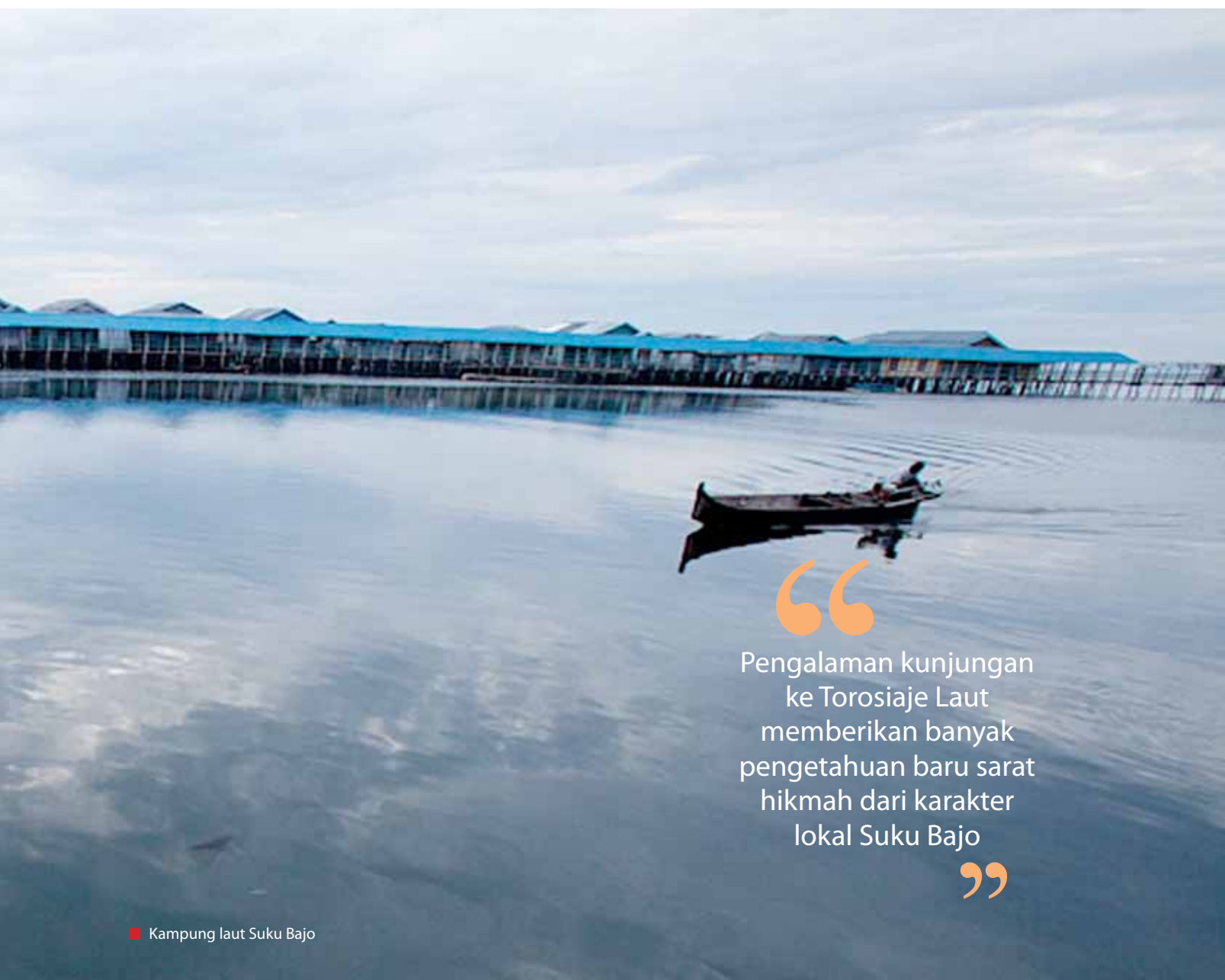
Sebentuk potret kegigihan Suku Bajo menjaga kehidupan aslinya.

Deru mesin tempel dari perahu-perahu motor yang sibuk melintas meningskahi pagi dengan riuhnya. Perahu-perahu ini berlalu lalang untuk berbagai keperluan, mulai dari mengantar anak-anak sekolah hingga mengantar warga yang hendak pergi berbelanja di antara sudut-sudut desa. Derit lantai kayu dan desau cakap pagi para ibu beradu dengan denting perkakas dapur yang sedang digunakan menyiapkan sarapan. Matahari meninggi, menerangi lorong-lorong kayu di desa yang tak beralaskan tanah ini.

Mencermati kehidupan pagi penduduk kampung Torosiaje Laut di pojok barat daya Provinsi Gorontalo terasa sangat spesial. Penduduk di sini bukan sembarang nelayan yang setiap hari melaut, tapi mereka komunitas suku laut. Suku Bajo yang sebenar-benarnya memang tinggal di laut. Keunikan kehidupan asli ini dibingkai dalam lanskap bahari bak nirwana yang sangat indah. Laut jernih

membiru berbatas langit cerah, ikan berenang tenang di antara kaki rumah panggung, anak Bajo berlarian riang di lorong penghubung antarrumah, arsitektur rumah kayu dan kampung yang terawat dicat senada lanskap-biru muda dan putih cerah.

Jauhnya perjalanan dilalui dari Kota Gorontalo, ibu kota provinsi muda Gorontalo ke Popayato (terminal terdekat dari Kampung Bajo ini) selama lebih dari enam jam berkendara hingga akhirnya berganti ojek sampan untuk mencapai kampung Bajo ini terasa lunas terbayarkan. Pegal di pundak yang lelah menggondong ransel selama perjalanan terbius sudah dengan bayangan rekaman foto-foto indah yang akan menjadi buah tangan digital dengan dipajang di media sosial. Kampung ini sejak awal tahun 90-an dirombak menjadi desa wisata bahari oleh pemerintah. Walhasil hingga kini Torosiaje Laut menjadi tujuan banyak



■ Kampung laut Suku Bajo

“
Pengalaman kunjungan
ke Torosiaje Laut
memberikan banyak
pengetahuan baru sarat
hikmah dari karakter
lokal Suku Bajo
”

wisatawan domestik dan mancanegara, bahkan pada akhir pekan penginapan yang dikelola aparat desa sering penuh. Selain *homestay*, pengunjung yang datang bisa menginap di rumah penduduk. Salah satu warga yang biasa menerima tamu menginap ialah Jacko. Lelaki asli putra Bajo berumur 40 tahunan ini memiliki rumah bercat biru muda asri dengan pot-pot tanaman hias yang menghiasi teras. Teringat dengan tulisan antropolog berkebangsaan Prancis yang bernama Francois-Robert Zacot dalam bukunya “Orang Bajo, Suku Pengembara Laut”. Di buku tersebut dipaparkan tentang prinsip endogami yang diterapkan di desa Suku Bajo. Prinsip ini secara garis besar menggambarkan bahwa pada desa Suku Bajo, seperti Desa Torosiaje Laut ini mereka menganggap seluruh penduduk desa bertalian darah satu sama lain. Selain adanya *bares* (keluarga inti) dan *dapparanakan* (keluarga karena sama-sama tinggal di bawah satu atap), juga ada *dambarisan*.

Kategori yang terakhir disebut ini tidak mempersoalkan pengertian keluarga atau isi rumah, tetapi menonjolkan perasaan kekompakkan sebagai satu keluarga besar dalam satu desa. Kearifan nilai budaya leluhur terasa semakin langka dan sangat jarang ditemui di kehidupan dengan latar perkotaan modern.

Sang tuan rumah yang biasa dipanggil Jacko tampak sudah sangat terbiasa menjamu tamu jurnalis atau fotografer. Setiap pagi ia dengan semangat empat lima mengajak tamunya bersampan ria mengarungi perairan di sekitar desa, menyapa para nelayan yang sedang menjala ikan. Lamat-lamat di kejauhan horizon yang menjadi batas tipis antara langit dan lautan, terlihat warna-warni pakaian ibu-ibu yang mencari kerang di sisi tanaman bakau yang hijau menguning dalam sinaran pagi.



■ Menghilangkan lumut di dasar perahu

Matahari terasa terbang meninggi, terik menyengat kulit yang mandi keringat. Jacko biasanya hanya tersenyum melihat tamu-tamunya kepanasan. Ia suka bercerita bahwa karena panas terik itulah mengapa banyak perempuan Bajo membedaki mukanya nyaris memutihkan bagi bertopeng. Ternyata menggunakan bedak alami yang biasa disebut bedak gelu licin itu untuk melindungi kecantikan mereka dari sengatan matahari. Jacko juga bercerita untuk menangkap kepiting sebagai bahan tambahan lauk pauk, di belakang rumah penduduk cukup meletakkan semacam anyaman bambu yang ditinggal semalaman. Di lorong yang berfungsi sebagai jembatan panjang yang menghubungkan hampir seluruh sisi desa, banyak warga santai bercengkrama sambil memegang tali pancing. Tak jarang kail mereka berhasil menjebak ikan. Istri Jacko menjadi bak seorang koki profesional, sigap

memasak makan siang untuk tamu di rumahnya. Menu serba ikan laut lengkap dengan sambal dabu-dabu siap disantap *hmm...*

Nyaris segala hal yang ditemui di sini merupakan atraksi asli dari kebudayaan hidup suku laut yang alami. Senyatanya kehidupan memang lebih keras di lautan, itulah mengapa pemerintah sempat mencoba memindahkan mereka ke daratan. Namun kearifan lokal yang sudah menjaga kehidupan mereka selama ratusan tahun tidak bisa dinafikan begitu saja. Sejatinya Suku Bajo merupakan suku laut yang tersebar banyak kawasan pesisir, mulai dari pulau-pulau di selatan Filipina, seputaran Teluk Tomini (bahkan berbagai penjuru Sulawesi), hingga Kota Labuhan Bajo di Flores, Nusa Tenggara Timur dan masih banyak lagi. Mereka tetap memilih bermukim dengan rumah panggung



■ Memakai bedak
untuk mengurangi panas

di atas tepian laut yang merupakan “tanah” kelahiran mereka. Pokok pemikiran yang mendasari pola kehidupan mereka yaitu kemauan keras untuk menyesuaikan diri dengan alam. Hal ini menjadi kunci keberlangsungan alam sekitar mereka tetap lestari. Kunci penyesuaian diri dengan habitat hidup bersinergi dengan aspek sosial dan budaya orang Bajo yang tidak mengatur pola kehidupan dengan kewajiban-kewajiban yang sempit. Kembali mengutip Francois-Robert Zacot, orang Bajo hanya bertindak bila muncul permasalahan, seperti adanya wabah penyakit, guna-guna (santet), atau konflik adat. Kebanyakan aturan Bajo yang ada justru bersifat pencegahan. Sehingga aturan-aturan itu ada untuk mencegah orang sebelum melakukan sesuatu perbuatan yang tidak baik bukan untuk memaksa melakukan sesuatu hal.

Pengalaman kunjungan ke Torosiaje Laut memberikan banyak pengetahuan baru sarat hikmah dari karakter lokal Suku Bajo, baik dari cara hidupnya, arsitektur asli rumah dan kampung mereka, hingga alam sekitar nan indah. Para turis juga merasa lebih bersinergi dengan Torosiaje Laut saat diterima singgah di rumah penduduk. Di penghujung hari para pendatang bersama keluarga Jacko serta bapak Kepala Desa, Yojerepi sering bertukar cerita bersama sambil menikmati suasana matahari terbenam yang mungkin tidak pernah tidak indah di sini. Jacko selalu semangat berbagi cerita dengan mengenakan kaos kesayangannya yang bertuliskan: “*Ilmu Bajo-Setinggi Langit dan Sedalam Lautan*”. (Lamong)



■ Terminal domestik Pelabuhan Benoa

Pelindo III Bangun Terminal Domestik di Benoa

Demi memberikan layanan prima kepada pengguna jasa

Sesuai Masterplan Pengembangan & Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), Pelabuhan Benoa merupakan gerbang utama pengembangan industri pariwisata untuk koridor Bali, Nusa Tenggara Barat (NTB), dan Nusa Tenggara Timur (NTT). Oleh karenanya, manajemen Pelindo III berkomitmen untuk mendorong keunggulan lokal yang dimiliki kawasan tersebut dalam sektor pariwisata. “Kedepan, mengacu Rencana Induk Pelabuhan (RIP) yang kini tengah dikaji oleh DPRD, Pelabuhan Benoa akan dikembangkan menjadi *tourism hub port* bagi Indonesia. Untuk itu selain dimaksudkan menjadi pelabuhan destinasi, Benoa juga dikembangkan menjadi *turn around port* yang nantinya akan dilengkapi dengan berbagai fasilitas termasuk pembangunan Marina Benoa,” jelas Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto kepada Reporter Dermaga di sela peresmian *Domestic Terminal Port of Benoa*, pada awal Oktober lalu. Dalam kunjungannya ke Benoa, Dirut Pelindo III didampingi Direktur Keuangan IGN Askhara Danadiputera.

Pernyataan tersebut dibarengi dengan menunjuk pada *udeng* (ikat kepala) dan *saput* (kain panjang tradisional Bali) yang dikenakannya. Selanjutnya Dirut mengatakan bahwa dengan mengenakan kelengkapan busana tradisional ini, Pelindo III membuktikan komitmennya dalam berperan serta membangun Bali sebagai ikon pariwisata Indonesia dan juga Daerah Tujuan Wisata (DTW) dunia. Terminal penumpang yang dibangun ini melengkapi keberadaan *Benoa Cruise Terminal* (BCT) yang diperuntukkan bagi pelayanan wisatawan mancanegara (wisman) penumpang kapal-kapal *cruise* yang masuk lewat Pelabuhan Benoa.

Menurut General Manager Pelabuhan III Capt. Ali Shodikin, sejak bulan Januari hingga September tahun 2014 sebanyak 59 kapal penumpang domestik telah bersandar di Pelabuhan Benoa. Total embarkasi/debarkasi (penumpang yang naik dan turun) sebanyak 46.000 orang. Tingkat kunjungan kapal maupun penumpang yang cukup tinggi membuat manajemen berinisiatif untuk



■ Peresmian oleh Direksi

meningkatkan pelayanan dengan membangun terminal domestik yang rapi, aman, dan nyaman.

Home Base.

Dijelaskan pula oleh Capt. Ali Shodikin bahwa Pelabuhan Benoa, saat ini secara rutin disinggahi tiga kapal penumpang domestik yang dioperasikan PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI), yaitu:

- KM Tilongkabila yang ber-homebase di Pelabuhan Benoa, dengan rute Lembar serta pelabuhan-pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia;
- KM Awu yang berlayar dari Surabaya ke Benoa untuk terus ke Bima.
- KM Kelimutu dengan trayek Bima-Benoa-Surabaya.

Diharapkan setelah sepenuhnya berfungsi sebagai *turn around port*, kelak Pelabuhan Benoa juga akan berpeluang menjadi *home base* kapal-kapal *cruise* untuk melayani wisman yang masuk dari Singapura atau Australia sebelum mengunjungi berbagai obyek wisata di Indonesia. Di antaranya mulai dari Danau Toba, Sumatera Utara, Kota lama Semarang serta Museum Kereta Api dan Candi Borobudur di Jawa Tengah, Taman Nasional Tengger, Bromo, Semeru di Jawa Timur, Tana Toraja Sulawesi Selatan hingga Kepulauan Raja Ampat di Papua.

Saat ini Benoa menjadi pelabuhan tersibuk dalam melayani kunjungan kapal-kapal *cruise* pengangkut pariwisata.

Sampai dengan September telah tercapai 38 *call* dengan estimasi hingga akhir 2014 nanti akan dapat mencapai 58 *cruise call* yang 12 di antaranya melakukan layanan sistem *turn around*.

Menurut Dirut Pelindo III, nantinya setelah dilakukan revitalisasi terhadap alur pelayaran utamanya pada lokasi tikungan depan Tanjung Benoa serta pendalaman kolam pelabuhan hingga -12 meter LWS, kapal-kapal berukuran sampai dengan 280 meter akan dapat sandar di dermaga Pelabuhan Benoa secara *alongside* dan tidak berlabuh di luar kolam pelabuhan seperti yang terjadi saat ini.

"Kondisi Pelabuhan Benoa saat ini baru bisa dimasuki kapal-kapal sampai dengan ukuran panjang maksimum 250 meter saja. Karena kapal-kapal yang lebih besar sulit melakukan olah gerak baik di alur maupun di kolam pelabuhan. Untuk itu, manajemen Pelindo III sudah menyiapkan anggaran *capital dredging* bagi Pelabuhan Benoa, Bali" jelas Djarwo Surjanto.

Terminal Penumpang Domestik Pelabuhan Benoa yang berada dermaga timur dibangun sejajar dengan BCT. Pembangunannya memerlukan waktu 9 bulan dengan tema minimalis digabung dengan unsur khas Bali, dilengkapi *VIP Room*, *air conditioning system*, *nursing room*, *smoking room*, dan ruang tunggu pengantar/penjemput. Luas keseluruhan terminal domestik Pelabuhan Benoa mencapai 1.383 meter persegi yang mampu menampung sampai sekitar 700 orang penumpang. (Nilam)

Pelabuhan Boom Banyuwangi Antara Penyu dan Gandrung Sewu





■ Penari Paju Gandrung Sewu

Pelindo III Tanjung Wangi berkontribusi pada “Banyuwangi Festival”

“Dalam rangka mendukung program industri pariwisata yang bertujuan meningkatkan perekonomian daerah seperti dicanangkan Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Banyuwangi, maka PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Wangi secara aktif berperanserta pada setiap event. Antaralain dengan menyediakan lahan Pelabuhan Lama Kawasan Boom menjadi ajang berbagai kegiatan” ungkap General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Wangi Bangun Swastanto kepada Reporter Dermaga yang akhir Septeber 2014 meliput “Banyuwangi Festival 2014”.

Dikatakan oleh Bangun Swastanto bahwa partisipasi Pelabuhan Boom yang selama ini telah terwujud adalah menjadikan Pelabuhan Boom sebagai area bernuansa IT sejak dilakukan pemasangan perangkat hotspot wifi bekerjasama dengan PT Telkom. Selain itu, masih dalam kaitan dengan festival berbasis local genus, Pelabuhan Boom juga selalu menjadi pilihan dalam menggelar tarian kolosal Paju Gandrung Sewu yang melibatkan lebih dari seribu penari gandrung pria dan wanita.

Selain untuk kegiatan yang berwawasan seni-budaya dan teknologi, Pelabuhan Boom telah ditetapkan sebagai tempat penangkaran tukik (anakan penyu), yang pada waktu-waktu tertentu dilepasliarkan kembali ke habitat aslinya di perairan Selat Bali. Menurut Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Annas, kabupaten yang terletak di ujung timur Pulau Jawa ini memiliki kekayaan berupa empat jenis dari tujuh spesis penyu di dunia yang dilindungi.



■ Ilustrasi Pantai Plengkung



■ Ilustrasi *Blue Fire* Banyuwangi



■ Ilustrasi Ijen Kawah Belerang

Cruises Destination

Banyuwangi yang merupakan kabupaten terluas di Jawa Timur bahkan di Pulau Jawa, memiliki wilayah yang cukup beragam, dari dataran rendah hingga pegunungan, hingga dikenal sangat kaya dengan berbagai tempat wisata yang menarik. Beberapa tahun terakhir, Pemkab Banyuwangi mempromosikan pariwisata alam unggulannya di tiga daerah yang diberi nama Diamond Triangle (Segi Tiga Berlian) terdiri atas : Kawah Ijen, Sukomade, Plengkung yang menjadi branding tiga destinasi wisata alam unggulan Banyuwangi, yang masing-masing memiliki keunikan yang tidak bisa di temukan di tempat lain. Ijen dengan kawah belerangnya yang misterius dan blue fire (api biru) yang menawan, pantai Plengkung dengan ombak menantang yang disukai para surfer mancanegara, serta pantai Sukomade dengan penakaran penyunya yang atraktif. Belum lagi tiga taman nasional yang mengelilinginya yaitu Merubetiri, Alas Purwo dan Baluran serta kehidupan masyarakat Osing yang tinggal di dalamnya. Benar-benar paduan destinasi yang mengagumkan yang tak dimiliki oleh kawasan manapun di dunia.

“Namun patut disayangkan, bahwa semua kekayaan wisata di Banyuwangi ini, masih mendapat perhatian terbatas bagi wisatawan mancanegara (wisman). Akan lain lagi soalnya, bila nanti Tanjung Wangi sudah berhasil menjadi cruises destination (tujuan kapal wisata), dan pelabuhan akan dikunjungi kapal-kapal besar yang mampu mengangkut antara 1.200 hingga 2.500 wisman. Yang akan menarik keuntungan tentu bukan hanya Bdan Usaha Pelabuhan (BUP) dalam hal ini Pelindo III Tanjung Wangi, tetapi juga akan muncul Pendapatan Asli Daerah (PAD) bagi Kabupaten Banyuwangi. Lebih dari itu, akan terjadi pula multiplier effect berupa tumbuhnya usaha pendukung industri pariwisata yang berdampak kepada meningkatnya peranserta pelaku ekonomi kerakyatan” ujar GM Tanjung Wangi kepada Dermaga.

Dijelaskan, bahwa sebenarnya pihak manajemen Pelindo III Tanjung Wangi telah berusaha untuk “menggaet” kunjungan kapal cruise, yang setiap pekan melintas di Selat Bali, dalam rangka pelayaran dari Pelabuhan Bemoa Bali keTanjung Perak atau sebaliknya. Dari penjajagan yang dilakukan, diketahui bahwa kendala yang menghambat kunjungan wisman ke Bumi Blambangan itu, terletak pada lokasi obyek wisata yang jaraknya berjauhan satu dengan lainnya, hingga jarak dan waktu tempuh berkunjung ke

obyek wisata tersebut dinilai oleh pihak operator wisata kurang efektif.

Menangkap Peluang

Dalam rangka memperingati Hari Jadi Banyuwangi yang ke-243 yang diproyeksikan sebagai sarana publikasi dan memperkenalkan Kabupaten Banyuwangi di kancah nasional, regional maupun internasional, telah digelar beberapa event menarik untuk menghidupkan pariwisata di Kabupaten Banyuwangi sebagaimana Calendar of Events Banyuwangi. Rangkaian Banyuwangi Festival 2014 terus berlanjut, tanggal 20 September 2014 yang lalu, dengan Festival Rujak Soto, Banyuwangi Batik Festival (BBF) yang dihadiri oleh Putri Indonesia 2014, serta Mamah Dedeh Ngaji Bareng Perempuan Banyuwangi dan Banyuwangi Art Week.

“Kami mencermati, dari berbagai event ini akan dapat ditangkap peluang pasar untuk kunjungan kapal cruise, agar berkunjung ke Kabupaten Banyuwangi. Dari sisi pelayanan terhadap cruise, Pelabuhan Tanjung Wangi memiliki kedalaman kolam -14 meter LWS yang mampu disinggahi kapal-kapal besar. Pelabuhan Tanjung Wangi juga telah menerapkan standar ISPS Code untuk keamanan dan fasilitas kapal. Sementara itu, terkait jarak waktu yang harus ditempuh hingga ke obyek wisata, diantaranya juga tak terlalu jauh. Antara lain Pulau Tabuhan yang saat ini telah dikelola oleh Pemkab Banyuwangi bekerja sama dengan Investor, selain itu kunjungan kapal cruise nantinya juga dapat di sesuaikan dengan jadwal Event Banyuwangi Festival yang diselenggarakan setiap tahunnya, seperti Banyuwangi Etno Carnival yang merupakan suguhan fashion budaya yang telah dikemas secara apik” GM Pelindo III Tanjung Wangi Bangun Swastanto.

Pada akhir penjelasannya, Bangun mengatakan bahwa kedepan akan terus terjadi sinergi antara Pelindo III Tanjung Wangi dengan Pemkab Banyuwangi dalam rangka mendorong industri pariwisata di daerah itu. Sebab nantinya, Pelabuhan Boom akan “disulap” menjadi sentra bisnis pariwisata yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas rekreasi bertaraf internasional, termasuk hotel dan lapangan golf yang menjadi pusat komunikasi bisnis antar pelaku dan pegiat turisme internasional. (Nilam)





■ Semarak Banyuwangi Festival

Sejenak Melirik Banyuwangi Festival 2014

Banyuwangi yang merupakan Kabupaten terluas di Jawa Timur bahkan di Pulau Jawa memiliki wilayah yang cukup beragam, dari dataran rendah hingga pegunungan. Tak ayal Banyuwangi kaya dengan berbagai tempat wisata yang menarik dan mempersona. Beberapa tempat wisata alam yang menarik telah ditampilkan di situs Pemerintah Kabupaten Banyuwangi pada festival itu.

Beberapa tahun terakhir, Pemerintah Kabupaten Banyuwangi mempromosikan pariwisata alam unggulannya yang berada di tiga daerah yang diberi nama Segitiga Berlian atau *Triangle Diamond* yang terdiri atas

: Kawah Ijen, Sukomade, Plengkung. *Triangle Diamond* adalah *branding* pada tiga destinasi wisata unggulan di Banyuwangi, Jawa Timur. Jika ditarik garis lurus yang menghubungkan ketiganya maka akan tergambar bentuk segitiga. Ketiga destinasi wisata alam ini memang pantas untuk dibanggakan, masing – masing mempunyai keunikan yang tidak bisa di temukan di tempat lain. Kawah Ijen dengan kawah belerangnya yang misterius dan *blue fire* yang menawan, pantai Plengkung dengan ombak dahsyat dan langka yang disukai para *surfer* mancanegara serta pantai Sukomade dengan penakaran penyunya yang atraktif, belum lagi tiga taman nasional



■ Ilustrasi olahraga air

yang mengelilinginya yaitu Merubetiri, Alas Purwo dan Baluran serta kehidupan masyarakat Osing yang tinggal di dalamnya. Benar-benar paduan destinasi yang mengagumkan yang tidak dimiliki oleh kawasan manapun di dunia.

Namun tak hanya itu, Banyuwangi juga memiliki Pulau Merah (*Red Island*) yang elok akan keindahan *sunset*, dan baru baru ini juga Pantai Boom yang juga merupakan daerah Kawasan Pelindo III dilirik sebagai tempat penangkaran penyu (Banyuwangi memiliki 4 dari 7 jenis penyu di Dunia), serta Pulau Tabuhan yang terletak di Utara Banyuwangi (sekitar 30 menit) dari Pelabuhan Tanjung Wangi menawarkan jenis olahraga *kitesurfing* yang merupakan olahraga selancar di permukaan air dengan menggabungkan beragam unsur, mulai dari selancar angin, selancar, paralayang, bahkan senam dengan suguhan keindahan pasir putih serasa berada di pulau milik sendiri.

Namun apa yang menjadi kendala, sehingga kapal *cruise* sampai saat ini belum sampai ke Pelabuhan Tanjung Wangi. Ternyata yang menjadi kendala adalah waktu dan jarak tempuh untuk menjangkau lokasi tempat dimaksud. Walaupun demikian, Banyuwangi tidak pernah putus asa. Pemerintah Kabupaten Banyuwangi terus berbenah, dan melakukan terobosan diantaranya Kabupaten Banyuwangi beberapa tahun ini mengadakan Festival Banyuwangi. Banyuwangi Festival 2014 sengaja digelar dalam rangka memperingati Hari Jadi Banyuwangi yang ke-243 yang diproyeksikan sebagai sarana publikasi dan memperkenalkan Kabupaten Banyuwangi di kancah nasional, regional maupun internasional, ujar

Bupati Banyuwangi H. Abdullah Azwar Anas, M.Si. Event Banyuwangi Festival 2014 menyuguhkan beberapa event menarik yang sengaja di suguhkan oleh pemerintah Kabupaten Banyuwangi untuk menghidupkan pariwisata di Kabupaten Banyuwangi sebagaimana *Calendar of Events Banyuwangi 2014*.

Rangkaian Banyuwangi Festival 2014 pun terus berlanjut, hingga pada tanggal 20 September 2014 yang lalu giliran Festival Rujak Soto (makanan khas Banyuwangi), Banyuwangi Batik Festival (BBF) yang dihadiri oleh Putri Indonesia 2014, Mamah Dedeh Ngaji Bareng Perempuan Banyuwangi serta Banyuwangi Art Week.

Event seperti itu merupakan peluang bagi Pelindo III Cabang Tanjung Wangi untuk menggalakkan kunjungan wisatawan dengan kapal *cruise*. "Pelindo III Cabang Tanjung Wangi memiliki kedalaman kolam -14 Lws yang mampu disinggahi kapal *cruise* dan Pelabuhan Tanjung Wangi juga telah menerapkan standart sistem *ISPS Code* sebagai keamanan dan fasilitas kapal serta jarak waktu yang ditempuh tidak terlalu lama pada tempat Event Banyuwangi Festival. Potensi alam yang sangat menarik dapat disuguhkan, contohnya Pulau Tabuhan yang saat ini telah dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Banyuwangi yang telah bekerja sama dengan pihak Investor, selain itu kunjungan kapal *cruise* nantinya juga dapat di sesuaikan dengan jadwal Event Banyuwangi Festival yang diselenggarakan setiap tahunnya, contohnya pada saat Banyuwangi Etno Carnival yang merupakan suguhan fashion budaya yang telah dikemas secara apik", ujar Bangun Swastanto General Manager PT Pelabuhan Tanjung Wangi.



Kuliner Khas Banyumasan Menikmati Telur Gajah dan Minuman “Samping”

Kawasan Banyumasan kaya kuliner yang namanya kadang nyeleneh

Kawasan Banyumasan bukan hanya dikenal dari adat cablaka – blakasuta, atau logat bahasanya yang “medhok” saja. Tetapi juga memiliki kekayaan kuliner yang meskipun berbahan sederhana, tetapi memiliki citarasa yang khas. Bagi mereka yang ingin menjelajah ke obyek wisata Banyumas, dianjurkan juga menikmati berjenis makanan, antara lain:



1. Mendoan

Salah satu makanan asli Banyumas adalah tempe mendoan. Tempe mendoan (kita sebut saja mendoan agar lebih mudah) pada dasarnya sama dengan tempe lain yang terbuat dari kedelai. Hanya saja mendoan mempunyai keunikan tersendiri, yakni cara penyajiannya. Jika membeli tempe goreng di tukang gorengan adalah tempe yang digoreng kering, maka mendoan disajikan dalam keadaan "mendo" yang artinya dalam bahasa Indonesia adalah setengah matang. Keunikan lagi dari tempe Banyumas adalah dibuat dengan cara membungkus kedelai berjajar tipis dan melebar, beda dengan tempe dari daerah lain yang cenderung lebih tebal.



2. Tempe Bongkreng

Makanan khas Banyumas yang hampir punah karena memang sengaja mau dimusnahkan oleh pemerintah, karena jenis tempe ini pernah merenggut berpuluh-puluh nyawa masyarakat Banyumas. Tempe bongkreng terbuat dari ampas kelapa yang difermentasikan, merupakan makanan khas orang-orang Banyumas pelosok dan masyarakat yang terpencil.



3. Tempe Kripik

Selain terkenal dengan mendoannya, Kabupaten Banyumas juga terkenal dengan kripiknya. Seperti halnya mendoan, kripik juga berbahan dasar tempe. Kalau mendoan adalah tempe tipis yang digoreng setengah matang, maka kripik adalah tempe tipis yang digoreng kering sekali. Tapi rasa gurihnya tidak hilang. Kalau mendoan hanya bisa bertahan satu hari, sedangkan kripik bisa bertahan sampai satu bulan. Secara filosofis, konon kripik dan mendoan melambangkan perwatakan orang Banyumas bila diperlakukan dengan baik, orang Banyumas juga akan lemas dan lebih baik. Tetapi jika diperlakukan dengan cara kasar, maka orang Banyumas akan mudah patah seperti kripik.



4. Dage

Merupakan teman akrab dari mendoan. Biasanya jika dijual mendoan pasti juga di jual dage, sebagai varian tempe dengan campuran bahan ampas kelapa yang digumpalkan dan dijamurkan. Dage pada merupakan makanan kecil atau sarapan yang ditemani cabai rawit alias lombok cengis. Camilan ini umumnya digoreng kering/mendoan. Variasi lainnya, bisa juga dibuat oseng dage kombinasi kecambah, lombok merah dan hijau, jadi mirip oseng hati sapi dan bila diiris tipis-tipis bisa digoreng kering jadi kripik dage yang rasanya mirip gorengan peru sapi. Seperti tempe bongkreng, dage juga makanan yang sangat murah dan biasa dikonsumsi oleh orang pedesaan.



5. Getuk Goreng Sokaraja

Panganan khas Sokaraja yang manis dan gurih, dibuat dari singkong dan dibumbui gula kelapa. Getuk goreng ditemukan secara tidak sengaja pada tahun 1918 oleh Sanpirngad, seorang penjual nasi keliling di daerah Sokaraja. Pada saat itu getuk yang dijual tidak laku, sehingga beliau mencari akal agar getuk tersebut masih bisa dikonsumsi. Kemudian, getuk yang tidak habis dijual pada hari itu dia goreng dan dijual lagi. Ternyata, makanan baru tersebut digemari oleh para pembeli. Saat ini getuk goreng dapat dengan mudah ditemui di sepanjang jalan di Sokaraja. Getuk yang digoreng juga bukan lagi getuk yang tidak laku dijual, melainkan sengaja dibuat untuk digoreng.



6. Soto Sokaraja

Oleh masyarakat Banyumas disebut Sroto Sokaraja adalah sejenis makanan yang memiliki ciri khas, berbeda dengan soto-soto lainnya yang ada di Indonesia. Ciri utama dari soto ini adalah penggunaan sambal kacang dan ketupat. Soto Sokaraja sudah banyak dijual di luar Banyumas tetapi kalau sempat mampir ke Sokaraja, dapat menikmati di warung-warung yang berderet rapi di sepanjang jalan di Sokaraja.



7. Endhog Gajah

Kuliner Banyumasan yang satu ini, mempunyai banyak nama sebutan. Ada yang menyebut Endhog (Telur) Gajah, meskipun ukurannya tak lebih besar dari bakpao. Ada juga yang menamakan Nopia dan Mino, sementara di tempat lainnya disebut dengan julukan Si Kopong. Kuliner yang satu ini merupakan hasil kreasi warga desa Pakunden Kecamatan Banyumas, adalah makanan khas Banyumas yang terbuat dari terigu, gula jawa, dan beberapa rempah-rempah. Ada beberapa proses yang harus dilalui dalam pembuatannya. Terigu dibuat adonan kemudian dibagi dua. Untuk bagian kulit dipisah. Bagian isi diberi gula jawa dan rempah-rempah serta perasa misalnya rasa bawang, nangka, coklat, durian dsb. Untuk nopia takarannya lebih besar di bandingkan dengan mino. Bagian isi dimasukkan ke kulit kemudian digulung-gulung dan dibulatkan, lalu proses yang sangat unik dan mungkin jarang sekali di temui di daerah lainnya adalah cara memasaknya. Oven dari tanah dan batu bata berbentuk lingkaran silinder yang mampu mempertahankan panas dengan stabil, diyakini lebih baik dibanding oven modern berbahan bakar gas atau listrik. Lebih dulu, oven dipanaskan dengan bara arang kelapa atau arang kayu. Adonan yang berbentuk bulat ditempelkan ke dinding tungku yang berbentuk silinder, pemanasan akan bersuhu hingga 90 derajat lebih. Adonan akan mengembang dalam beberapa waktu, tetapi harus dijaga jangan sampai meletus atau gosong. Setelah diangkat, jadilah nopia, mino atau endhog gajah yang unik.



8. Lanting

Makanan renyah dan gurih, asli dari Kabupaten Banyumas, terbuat dari singkong. Bentuk lingkaran ada juga yang seperti angka delapan. Lanting khas Banyumas tersedia dalam berbagai rasa yaitu asin, pedas, keju, dan jagung manis, bisa didapatkan di pusat-pusat oleh-oleh khas Purwokerto. Bahkan di kios-kios stasiun kereta api Purwokerto dan Kroya.



9. Cimplung

Makanan tradisional ini berasal dari desa Sudimara, Cilongok, Banyumas. Mungkin kata cimplung berasal dari kata "cemplung" yang dalam bahasa Banyumasan artinya memasukan ke dalam air, karena cara memasaknya bersamaan dengan proses pembuatan gula merah, yang dibuat dari air bunga kelapa yang disebut Nira (badeg). Bahan yang digunakan untuk membuat cimplung ini bermacam-macam, diantaranya ketela pohon (budin), kelapa muda (dawegan), keladi (tales).



10. Wedang Uwuh

Alias Minuman sampah : Kendati disebut "minuman sampah", tetapi memiliki khasiat mengusir masuk angin dan dipercaya merupakan pembangkit stamina. Bahannya: batang/bonggol serai, rimpang jahe, daun salam, serutan kayu lanang, potongan kayu manis dan gula kristal (gula batu). Sebelum dihidangkan, lebih dulu disedu air mendidih, kemudian diaduk dengan sendok hingga warna airnya berubah merah. Untuk mendapatkan "khasiat" yang mak nyuuuus, sebaiknya diminum saat masih hangat. Rasa aromanya sangat khas, pedas, sepet, manis, harum akibat penguraian minyak atsiri dari bonggol serai dan jahe. Rasanya: Jan bleketaket, nyamleng. (Kalimas)

Festival Gemuruh Serayu Dongkrak Pariwisata Banyumas

Budayawan Achmad Tohari menyesalkan masih adanya sebutan ngapak-ngapak bagi masyarakat Kawasan Banyumas

Pada akhirnya, Banyumas tak sekedar mengacu kepada nama daerah administrasi yang beribukota di Purwokerto itu saja. Sebab dalam perkembangan selama ini, Banyumas juga dimaknai sebagai kawasan budaya yang meskipun tetap berda di lingkup budaya Jawa, tetapi memiliki karakter khusus dalam pengucapan bahasa, gelar kesenian hingga perilaku umum yang menjadi ciri masyarakat penghuni kabupaten-kabupaten tlatah pakulonan atau Mancanegara Kulon (kawasan barat dari kerajaan Mataram) yang meliputi : Banyumas, Cilacap, Purbalingga, Banjarnegara, Kebumen, Purworejo Kedu (Bagelen), Brebes, Tegal, Pemalang dan Bumiayu.

Sejarah panjang Masyarakat Banyumasan menurut catatan Van der Meulen diawali semenjak jauh sebelum abad ke 3 Masehi, ketika para pendatang yang masuk ke Pulau Jawa dan mendarat di Cirebon, kemudian masuk ke pedalaman. Sebagian menetap di sekitar Gunung Ciremai dan sebagian lagi melanjutkan perjalanan untuk kemudian menetap di sekitar Gunung Slamet dan Lembah Sungai Serayu. Para pendatang yang menetap di sekitar Gunung Ciremai selanjutnya mengembangkan peradaban Sunda, sedangkan pendatang yang menetap di sekitar Gunung Slamet mendirikan Kerajaan Galuh Purba.

Berdasar kajian E.M. Uhlenbeck, 1964, dalam bukunya : *A Critical Survey of Studies on the Languages of Java and Madura*, bahasa yang digunakan oleh "keturunan Galuh Purba" masuk ke dalam Rumpun Bahasa Jawa Bagian Kulon yang meliputi, Sub Dialek Banten Lor - Sub Dialek Cirebon/Indramayu, Sub Dialek Tegal, Sub Dialek Banyumas - Sub Dialek Bumiayu (peralihan Tegal dengan Banyumas). Kelompok dialek ini biasa disebut Bahasa Jawa Ngapak-ngapak atau Bahasa Banyumasan. Dilihat dari sejarah tersebut, diperoleh informasi bahwa perkembangan peradaban Banyumasan sudah berkembang sebelum masa Majapahit.

■ Ilustrasi penari Banyumasan



Sudah saatnya pengusaha
pariwisata dan kalangan seniman
atau budayawan ikut campur
tangan dan ikut menentukan
konsep pembangunan pariwisata
Jawa Tengah



Serulingmas & Barlingmascakeb

Walaupun masih memiliki akar budaya Jawa, tetapi budaya Banyumasan memiliki ciri berbeda dengan wilayah lain di Jawa Tengah. Hal ini terkait dengan karakter masyarakatnya yang egaliter, tanpa mengenal stratifikasi ningrat atau priyayi dengan orang kebanyakan (sudra). Hal ini tercermin dari bahasa Banyumasan yang pada dasarnya tak mengenal tingkatan status sosial. Penggunaan bahasa halus (kromo) dikenal, akibat interaksi dengan masyarakat Jawa wetanan, sebagai bukti kemampuan masyarakat Banyumasan dalam mengapresiasi budaya luar. Penghormatan kepada orang yang lebih tua umumnya ditampilkan dalam bentuk sikap hormat, serta sopan santun dalam bertingkah laku.

Selain egaliter, warga Banyumasan dikenal memiliki kepribadian polos serta berterus terang yang disebut Cablaka /Blakasuta (blaka=berterus terang). Namun, bagi masyarakat di luar jalur budaya Banyumasan, dialeg yang digunakan oleh penutur logat Banyumasan sering dinilai “lucu”. Hal ini karena pengucapannya yang lebih “tebal” dibanding dengan langgam bahasa yang digunakan oleh penutur di wilayah Jawa lainnya. Salah satu ciri paling menonjol adalah pengucapan “o” yang digunakan di tempat lain, di wilayah budaya Banyumasan diucapkan “a”. Menurut ahli linguistik, hal itu disebabkan pengaruh bahasa Sunda. Contoh, untuk kata opo, dalam bahasa Banyumasan dilafalkan dengan apa. Mrono (ke sana)=mrana, loro (sakit)=lara, siro, riko (kamu, sempeyan)=sira, rika.

Adalah budayawan Banyumas Achmad Tohari (penulis novel fenomenal Srinthil, Ronggeng Dukuh Paruk), yang beberapa waktu lalu sempat mempublikasikan perasaan “risih” terhadap penamaan “ngapak-ngapak” bagi masyarakat Banyumasan. Menurutnya, istilah itu mengandung pelecehan terhadap keberadaan salah satu subkultur yang berkembang di lingkup budaya Banyumas. Demikian pula penamaan “kawasan penginyongan” (dari akar kata inyong= aku, saya, kata ganti orang pertama). Kang Tohari mengusulkan agar dalam rangka mendorong jatidiri masyarakat Banyumas, lebih tepat bila disebut

sebagai Wong Banyumas atau Warga Banyumasan, yang telah mencakup keberadaan subetnis dan subkultur.

Kesadaran untuk mengaktualisasikan jatidiri Warga Banyumasan, ternyata tak hanya terjadi di sektor budaya. Secara ekonomis, para petinggi di kawasan tersebut sejak beberapa tahun silam, sudah mulai menyerukan kepada perantau asal Banyumasan, agar selalu ingat dan mau ikut mendorong pembangunan di tanah kelahirannya. Bertolak dari slogan Serulingmas kian menemukan bentuknya, ketika sejumlah kepala daerah Banyumas dan sekitarnya membentuk komitmen untuk mendorong perekonomian di kawasan selatan Provinsi Jawa Tengah berdasar slogan Balingmascakeb, sebagai gerak sinergi pembangunan di kabupaten-kabupaten Banjarnegara, Purbalingga, Banyumas, Cilacap dan Kebumen.

“Komitmen membangun Balingmascakeb, merupakan prakarsa membangun semacam kawasan ekonomi khusus yang mencakup kabupaten-kabupaten Banjarnegara, Purbalingga, Banyumas, Cilacap dan Kebumen yang masing-masing memiliki keunggulan khusus. Antara lain industri UKM di Banjarnegara, industri batik di Purbalingga, industri pariwisata dan makanan olahan di Banyumas, ekspor albasia dan rambut serta bulumata buatan tangan dari Kebumen. Sedangkan Kabupaten Cilacap selain memiliki industri kerajinan, juga merupakan gerbang perdagangan antar pulau maupun ekspor/impor, dan merupakan kabupaten yang prospektif untuk berkembang. Hingga cukup diminati oleh investor” jelas mantan General Manager Pelindo III Tanjung Intan Cilacap Soeyarso Ismusantoso, kepada Reporter Dermaga.

Gemuruh Serayu

Masih dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonomi daerah lewat industri pariwisata, pada pertengahan Agustus 2014 lalu, enam kabupaten di Jateng Selatan: Cilacap, Purbalingga, Banjarnegara, Wonosobo, Purworejo dan tuan rumah Banyumas menyelenggarakan Festival Gemuruh Serayu. Enam kabupaten itu menampilkan tarian



■ Ilustrasi atraksi wisata Banyumas

khas daerah masing-masing saat pembukaan festival yang digelar di alun-alun Banyumas.

Kepala Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Jawa Tengah Prasetyo Aribowo mengungkapkan, festival yang menyajikan beragam atraksi seni budaya tersebut sangat positif dan perlu dikembangkan serta diagendakan secara rutin setiap tahun, karena selain dapat menghibur masyarakat juga untuk melestarikan dan memperkenalkan seni budaya kepada masyarakat. Ujar Prasetyo, “Konsep pariwisata ke depan selain akan menonjolkan hasil karya kerajinan, juga akan dihiasi dengan berbagai pertunjukan seni budaya dari masing-masing kabupaten/kota di Jateng. Pembangunan pariwisata tidak akan bisa berjalan dengan baik apabila hanya disentralisasi oleh birokrasi pemerintah. “Sudah saatnya pengusaha pariwisata dan kalangan seniman atau budayawan ikut campur tangan dan ikut menentukan konsep pembangunan pariwisata Jawa Tengah.”

Sementara itu Kepala Bidang Pariwisata, Dinas Pemuda dan Olahraga Kebudayaan & Pariwisata Kabupaten Banyumas Desart Setyo Jatmiko mengatakan Festival Gemuruh Serayu merupakan kegiatan pariwisata untuk wilayah Jateng selatan yang mengandung arti bahwa wilayah-wilayah kabupaten dengan melibatkan kabupaten yang memangku Sungai Serayu. Menurut Jatmiko, keenam kabupaten itu selama bulan Agustus 2014 juga menyelenggarakan kegiatan di masing-masing daerahnya. Khusus dalam acara peluncuran Festival Gemuruh Serayu setiap kabupaten menampilkan tari-tarian dari daerahnya.

Dikatakan pula, sesuai dengan temanya, setiap peserta pawai pada ajang yang baru pertama kali digelar oleh Banyumas ini menggunakan media bambu. Baik kesenian yang ditampilkan maupun kerajinan yang

dipamerkan. Di stan pameran juga dipamerkan kuliner tradisional yang menjadi konsumsi masyarakat sehari-hari. Ada tahu gecot, soto, pecel dan jajanan pasar seperti indhil, combro, mendoan, dage, temlek dan cimplung. Kabupaten Banyumas mendapat kehormatan membuka event pariwisata Festival Gemuruh Serayu, meskipun Purbalingga dengan Marathon Dangdut dan Wonosobo dengan suguhan Simfoni Dieng telah memulai terlebih dahulu.

Pada Festival Bambu Serayu ini, enam kabupaten membawakan kesenian kreasi andalan masing-masing untuk ditampilkan berdurasi 10 menit. Purbalingga membawakan tari Sier, Banjarnegara dengan tari Rampak Putri Serayu, Purworejo membawa tari Gugur Gunung, Cilacap dengan Lengger Banyumasan, Wonosobo dengan Tari Dieng, sedangkan Banyumas mengenalkan tari Ser Tong-tong Sai dengan sentuhan multietnis.

Gubernur Jateng Ganjar Pranowo mengaku bangga atas kebersamaan serta kegotong royongan enam kabupaten yang menggelar kegiatan tersebut. Ujarnya, “Prakarsa menggelar Festival Gemuruh Serayu, merupakan keinginan yang harus terus kita kembangkan di mana pun dan disampaikan pun. Hal ini patut dicontoh kabupaten atau kota lain di Jawa Tengah. Konsep pariwisata ke depan harus diutamakan dengan berbagai pertunjukan seni budaya dari masing-masing kabupaten/kota di Jateng dengan melibatkan, budayawan dan penusahaan pariwisata. Karena masalah pariwisata bukan hanya menyangkut prakarsa dari pemerintah, maka pembangunan pariwisata tidak akan bisa berjalan dengan baik apabila hanya disentralisasi oleh birokrasi pemerintah. Karena itu sudah saatnya pengusaha pariwisata dan kalangan seniman dan budayawan ikut campur tangan dan ikut menentukan konsep pembangunan pariwisata Jawa Tengah.” (Kalimas)



LOMBA FOTO PEGAWAI PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)

Menyambut Hari Ulang Tahun ke-22 PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), maka akan diadakan lomba foto bagi seluruh pegawai dengan ketentuan sebagai berikut:

- ✓ Terbuka untuk pegawai PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) termasuk pegawai KSO, PKWT, Pemagang di Kantor Pusat, Kantor Cabang dan anak perusahaan;
- ✓ Hasil foto merupakan karya asli dan belum pernah dipergunakan untuk bentuk promosi perusahaan lain atau PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dan belum pernah dimuat di media;
- ✓ Peserta diperbolehkan mengirimkan maksimal 3 (tiga) karya foto;
- ✓ Peserta diperkenankan melakukan editing foto sebatas brightness, kontras, cropping;
- ✓ Foto dikirim kepada panitia dalam ukuran 10R dan ditempel pada kertas karton manila warna hitam berjarak 2 cm beserta negatif foto (film atau CD);
- ✓ Pada bagian bawah foto disebutkan judul foto, nama pegawai dan kategori foto yang diketik pada kertas putih selanjutnya ditempel pada karton manila hitam;
- ✓ Foto yang dikirim ke panitia merupakan hasil hunting dengan obyek / lokasi foto di wilayah lingkungan kerja Pelindo III dalam kurun waktu 1 Januari - 31 Oktober 2014;
- ✓ Hasil foto dikirimkan kepada sekretariat lomba di Humas Kantor Pusat Pelindo III Jl. Perak Timur 610 Surabaya dengan dilampiri foto copy kartu identitas pegawai paling lambat tanggal 23 Nopember 2014 pukul 12.00 WIB.
- ✓ Tema Lomba :
 - Kesiapan pelabuhan dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA);
 - Implementasi budaya perusahaan Pelindo III.
- ✓ Semua foto yang diikutsertakan dalam lomba ini, menjadi hak dan milik sepenuhnya PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) berhak mempergunakannya untuk kepentingan promosi perusahaan;
- ✓ Keputusan juri adalah mutlak dan tidak dapat diganggu gugat.



TOTAL HADIAH
**PULUHAN
JUTA
RUPIAH**

Keterangan lebih lanjut dapat menghubungi:

Humas Kantor Pusat
Jl. Perak Timur No.610 Surabaya
T : (031) 3298631-37 ext.3272
F : (031) 3282732
E : humas@pp3.co.id
Contact Persons:
Hafidz (0856 260 5705)
Dewi (0822 2719 8861)

atau kunjungi website kami di:

www.pp3.co.id

www.majalahdharma.co.id



Humas Pelindo III



@pelindo3



Humas Pelindo III



humas@pp3.co.id



SUMPAH PEMUDA

Kami Putra dan Putri Indonesia, mengaku bertumpah darah yang satu, tanah air Indonesia.
Kami Putra dan Putri Indonesia, mengaku berbangsa yang satu, bangsa Indonesia.
Kami Putra dan Putri Indonesia, menjunjung bahasa persatuan, Bahasa Indonesia.